Doru Davidovici

Lumi galactice

LUMI GALACTICE
Colegii mei din neștiut

Au mai apărut:

* * * Povestiri despre invențiile mileniului III
* * * Povestiri ciberrobotice

Referenți științifici:
Col. dr. ing. FLORIN ZĂGĂNESCU
ALEXANDRU MIRONOV

DORU DAVIDOVCI

Lumi galactice

colegii mei din neștiut

EDITURA
ȘTIINȚIFICĂ ȘI ENCICLOPEDICĂ
București, 1986

Cartea de față a strîns aproape tot ceea ce s-a afirmat mai interesant asupra așa-numitelor „obiecte zburătoare neidentificate". A selecționat cazurile cele mai caracteristice. A adăugat noutăți. Le-a atribuit singurul statut real pe care îl au deocamdată poate: s i m p l e ș t i r i !

Și le-a topit pe toate într-un „eseu literar-științific" punîndu-și mereu problema elucidării lor, subliniind cît de ușor pot fi infirmate – datorită nedocumentării lor științifice.

Imaginația scriitorului a contribuit – fantezia sa mișcîndu-se dezinvolt din cîmpul inepuizabil al science-fiction-ului pînă la posibile, eventuale soluții pe care cercetarea științifică le-ar putea folosi – la viitoarea descifrare a fenomenului OZN.

Argument

Motto:

De mult de tot, știam și eu să zbor
Dovadă n-am, însă mi-aduc aminte.

(Aviator Balica Ion)

Cartea reprezintă punctul meu de vedere, ca pilot de vînătoare, asupra unui fenomen straniu, consemnat din timpuri vechi ale istoriei noastre, uitat, transmis ezoteric, luat în rîs, denigrat, eludat, reimpus de observații uneori mai precise, mai calificate, mai apropiate de realitatea obiectivă, alteori fanteziste, incredibile – fenomenul OZN.

Cred că problema OZN-urilor rămîne oricum deschisă – pînă la o explicare a cărei inițiativă nu ne aparține, cu toate avantajele și dezavantajele care decurg din această situație. De aceea spun: punctul meu de vedere. Tocmai pentru că știu foarte bine că oricînd poate apărea ceva mai aproape de ceea ce s-a întîmplat, se întîmplă în realitate. Cartea nu are pretenția de a proclama un adevăr absolut, ci emite, simplu, o părere. Și încă ceva – e greu de prezentat această lucrare ca un model de logică liniară; această carte a ieșit contradictorie, pentru că faptele prezentate în ea sînt contradictorii.

În accepția paginilor care urmează, „noi" înseamnă locuitorii acestei lumi de pe Pămînt – a treia planetă de la Soare –, cei risipiți pe șase continente, între care sînt 4 oceane mari, mări mai mici, fluvii și munți, și încă, despărțiți prin concepții, convingeri, culoare, vîrstă, posibilități, limbă,

cunoștințe –, dar uniți prin dorința de a dovedi ce reprezentăm în realitate și cam ce loc ocupăm pe planetă, în sistemul solar, în Galaxie, în Univers.

Civilizația noastră înseamnă cea începută la Summer, în Anzi, în Carpați, pe malul Mediteranei, în India, de-a lungul Nilului. Este al nostru tot ce am creat de cînd ne bănuim, plug, vas de lut, mașină de zburat, cîntec, mit, teoremă, poezie, lege. Calculatoare, rachete, petroliere gigant și ce mai producem în ultima vreme. Cred că niciodată n-o să ne simțim mai împreună decît avînd conștiința faptului simplu că, efectiv, sîntem echipajul îmbarcat pe o navă care colindă prin infinit; și nici măcar nu sîntem siguri că nava este numai a noastră.

Neștiut înseamnă tot ce nu ține de noi – de trecutul pe care ni-l amintim, de prezentul nostru, de ceea ce va fi – ființele și lucrurile acelea cu care ne-am putea trezi, copleșitor, într-o bună zi, și habar n-aveam că există. Și ne dăm seama, uluiți, că poate nici noi n-am fi existat fără ele.

Autorul

1. Cum am început

Am ajuns la OZN-uri pornind din interiorul profesiei mele de pilot, căutînd posibile răspunsuri la lucruri inexplicabile, întîmplate pe cerul planetei. Știam din rubricile de senzație ale ziarelor că uneori sînt văzute zburînd aparate ciudate, nopțile erau brăzdate de lumini galbene, roșii, verzi, pe ecranele radar impulsuri albe lăsau dîre fosforescente care se frîngeau în zig-zag-uri imposibile. Controlori de trafic și echipaje ale marilor companii aeriene raportau observarea unor obiecte zburatoare care nu răspundeau la transponder, se aliniau în zbor cu aeronave de toate felurile provocîndu-le perturbări în funcționarea motoarelor și aparaturii de bord, apoi accelerau, dispărînd cu viteze de necrezut. Nicăieri nu se preciza vreun mod de acțiune în cazul întîlnirii în zbor cu OZN-ul, dar asta nu mă deranja foarte tare. Aveam un avion rapid, existau stații radar cu distanță mare de descoperire, cînd unul din bizarele aparate avea să fie detectat, voi fi dirijat la el, și lucrurile se vor rezolva, într-un fel sau altul, la fața locului. De fapt, nici nu eram convins că ar fi ceva de rezolvat; astfel de întîlniri aveau loc suficient de rar, și de regulă pe alte meridiane, și relatările oficiale erau incerte, confuze, lăsau lucrurile într-un *suspens* din care oricine putea crede ce vroia. Pe urmă, doi dintre camarazii mei de unitate, piloți mai vîrstnici, cu multă experiență, au avut o întîlnire

directă cu OZN și lucrurile, în loc să se limpezească, au devenit mai neclare. „Era așa – spunea unul dintre ei – o sferă de lumină albă, cam cît o minge de baschet, o aveam pe radarul de bord la 15, 12, 10 km, dar o vedeam și la ochi, cînd au mai fost șase-șapte mii de metri pînă acolo, goneam în forțaj total și dimensiunile sferei nu se modificau deloc așa cum mă apropiam, cînd am ajuns la șase-șapte kilometri, am avut dintr-odată senzația că ceva nu merge cum trebuie să meargă. Adică dintr-o dată s-a făcut cald în cabină, și radarul de bord parcă era bruiat, și aveam paraziți în căști, și pe urmă nici radioul, nici radiolocatorul n-au mai funcționat deloc. Era din ce în ce mai cald, transpiram sub costumul anti-g, oxigenul din mască avea gust de metal încins, și cînd tabloul de bord a început să-mi joace în fața ochilor, era exact ca în acrobație, cînd depășești suprasarcinile admise, și cîmpul de vedere se strînge înaintea apariției vălului negru, și eram moale și amețit, atîrnam în chingi, atunci am degajat și am venit acasă. Iar după ce am virat spre aerodrom, am avut din nou și legătură radio, și stația radar a funcționat din nou. Jos, operatorii de radiolocație spuneau că au avut un impuls ca de avion care stătea pe loc, și pe urmă a dispărut cu viteză foarte mare. Spuneau că niciodată n-au văzut vreo țintă dispărînd cu viteză așa de mare".

Bineînțeles, nu mi-a plăcut să aflu că cerul planetei e bîntuit de aparate mai perfecte, decît avionul meu de vînătoare; aparate bizare, care funcționau pe principii nici măcar bănuite. Și mai era ceva, de data asta nu mai citeam o poveste din ziare, mă întîlneam cu un lucru întîmplat camaradului de lîngă mine, și care mi s-ar

fi putut întîmpla mie, dacă făceam zborul acela spre Brașov. Nu era foarte greu să mă văd în cabina strîmtă, cu ecranul locatorului bruiat, cu acele aparatelor adunîndu-se inexplicabil spre zero, și simțeam gustul de metal încins al oxigenului din mască. Și mi-am dat seama că habar n-aveam ce să fac, dacă vreodată aveam să văd vreun OZN în fața avionului meu. În același timp, a fost exact genul de situație care te face să acționezi, în măsura în care poate fi vorba de acțiune: am început să caut și să citesc cam tot ce puteam găsi despre OZN. Și astfel m-am trezit într-un domeniu foarte vast, cu implicații nebănuite și rădăcini nebănuit de adînci, și care depășeau cu mult simpla întîlnire dintre aeronavele noastre terestre cu acele obiecte care acționează dezinvolt în atmosferă, în cosmos, pe apă și sub apă.

Apoi am văzut și eu OZN-ul meu, atît doar că de la sol, într-o noapte de decembrie. Am văzut un corp oval, cu mărimea aparentă a unui avion de vînătoare MiG-21, privit de la 3-4000 metri – deci patru-trei miimi –, zburînd paralel cu coama unui acoperiș, perfect rectiliniu, parcurgînd în 45-50 secunde 50-60 de grade de orizont și dispărînd dincolo de crengile salcîmilor dintre blocuri. Avea o culoare alb-violetă strălucitoare, și lăsa o dîră lungă, îngustîndu-se pe măsură ce se depărta de obiect, de fapt două dungi de lumină subțire care se intersectau, și acolo unde se intersectau lumina devenea mai puternică, pe urmă se subția, se îngusta, se topea în cerul întunecat; iar oul acela alb-violet, înainte de a dispărea, își vira culoarea spre roșu-roșu portocaliu. În acea iarnă a lui 1972 aveam deja nouă ani de zbor și eram suficient de

familiarizat cu siluetele avioanelor civile, militare, zepeline, cu rachete, meteoriți, fulgere globulare, planeta Venus, inversiuni de temperatură, stoluri de gîște, rațe, și cam ce se mai pune în seama OZN-urilor. Știam cum arată o treaptă de rachetă intrînd în atmosferă, și un satelit artificial, dar ce vedeam eu atunci nu semăna nici cu una, nici cu alta Nu semăna cu nimic. Cunoșteam o grămadă de lucruri care zboară și pot păcăli un profesionist luîndu-l prin surprindere – elicoptere noaptea, sau un avion zburînd la joasă înălțime cu forțajul cuplat, cu farurile aprinse – dar corpul acela oval nu era nici elicopter, nici avion cu forțajul cuplat. Am alergat la punctul de dirijare, unul din băieții de acolo a rîs: „pun pariu că vine pentru OZN", n-am pus nici un pariu, într-adevăr, pentru OZN veneam. Așa am obținut confirmarea radar a obiectului văzut, traversa încă ecranul stațiilor de radiolocație zburînd perfect rectiliniu, de la nord la sud, cu aproximativ 6000 kilometri pe oră, la ceva mai mult de 70 km înălțime. În perioada 1960-1968 americanii experimentau – lansat la 11000 m înălțime, de sub aripa unui bombardier B-52, – avionul-rachetă X-15, care zbura la peste 100 km altitudine, cu 6000 km pe oră, dar asta se întîmpla de cealaltă porte a globului, cu patru ani înainte, iar X-15 avea o traiectorie mai mult balistică. Și dimensiuni mult mai apropiate de ceea ce numim obișnuit avion, pe cînd OZN-ul „meu" era imens, judecînd după mărimea aparentă, avea 300-400 de metri pe axa mare și 100-150 metri pe axa mică. Dar conturul alb-violaceu nu era foarte limpede delimitat, oul acela zbura parcă învăluit într-un nor de lumină strălucitoare, de aceea dimensiunile reale puteau fi mai mici. OZN-ul a

mai fost văzut de cîțiva aviatori și nimeni nu a putut spune despre ce era vorba, și mai cred că nici unul dintre cei care l-au observat în seara aceea, nu a uitat silueta ovală, virîndu-și culoarea alb-violetă în roșu-portocaliu și dispărînd dincolo de crengile salcîmilor. Și ne-am gîndit la „colegii" noștri din neștiut aflați probabil la comenzile acelui ou de lumină, și am încercat să gîndim cu capete de piloți ai acestui pămînt, cam ce putea să-i mîne pe cerul planetei.

Și n-am găsit nici un răspuns.

Așa am ajuns la OZN-uri, din necesitate, dar ce aflam s-a convertit în întrebări care nășteau la rîndul lor alte întrebări, din care prea puține și-au aflat răspunsul. Dar aceste răspunsuri, puține, incomplete, contradictorii, trecute prin felul meu de a fi și de a vedea lucrurile – ca pilot, cu tot ce presupune noțiunea – dau imaginea confruntării cu un fenomen aparent real, dirijat de inteligențe care dețin – poate nici măcar mai multe, dar în orice caz alte cunoștințe, sau altfel organizate, sau altfel folosite, ceea ce a determinat apariția și dezvoltarea altui mod de a fi, a gîndi, a funcționa – decît cel cu care sîntem obișnuiți. Cred că această corecție – faptul că sîntem evident în fața altor sisteme logice, care au doar unele domenii comune cu logica noastră –, trebuie introdusă în tot ce facem și gîndim, obiectiv și dialectic, în legătură cu fenomenul OZN. Este dificil să judecăm cu criteriile noastre terestre, lucruri atît de străine nouă, încît nici nu pot fi măcar bănuite; care structural nu fac parte din noi; pînă acum atît de neatins, încît nu că ar fi de neexplicat – nu sînt nici măcar de imaginat. De aceea e foarte greu de răspuns la întrebări firești: ce sînt OZN-urile ? De unde

vin ? Cine le pilotează ? Cum se propulsează ? De ce vin ?

Ceea ce putem face deocamdată este ca, plecînd de la realități mai mult sau mai puțin acceptate, să schițăm posibile direcții ale unor răspunsuri care nu știm cînd vor putea fi confirmate, și ce va aduce confirmarea aceea.

Practic, trebuie găsit un numitor comun cu necunoscutul.

2. Istoria neconvențională a planetei și fenomenul OZN

O singură dată s-a întîmplat să ating un lucru efectiv de neatins, în urmă cu mulți ani, după o noapte de zbor, cînd unul din camarazii de regiment m-a invitat la el. Nu puteam dormi, și nici el nu putea să doarmă, am vorbit despre o grămadă de lucruri, avioane, cum ai aterizat, bine, și eu am aterizat bine, ai văzut ce aiurea bătea proiectorul de fund – cam ce vorbesc piloții după zboruri de noapte, cînd sînt între ei și nu pot dormi. Pe urmă camaradul meu a spus: să-ți arăt o chestie formidabilă, cam ce chestie formidabilă poți să-mi arăți – am zis – singurele chestii formidabile se întîmplă în aer. Aiurea, a spus prietenul meu, pe etajeră era o statuetă, s-a ridicat, a luat-o, mi-a întins statueta aceea. Țineam în mină o femeie din bronz negru-verde, lustruit, ca acoperit cu o crustă sticloasă foarte fină. O femeie tînără, frumoasă, drapată într-un fel de togă pînă la genunchi, îi ieșeau picioarele lungi de sub toga aceea. Ce vezi așa formidabil, am întrebat, e frumoasă, cred că e și veche, după cum arată, dar ce e așa formidabil în ea ? Mai curînd stranie, ce anume – a vrut prietenul meu să știe – ce anume e straniu în ea ? O răsuceam în mînă, nu știam ce să răspund. Cam totul, am spus, ea în sine e frumoasa, dar nu se potrivește. E ceva care nu se potrivește. Poate pentru că e o tînără doamnă veche. Și Venus din Milo e veche, a

răspuns prietenul meu, dar ea se potrivește. Și Victoria de la Samotrace, și toate Afroditele astea, care sînt foarte vechi, dar se potrivesc atît de bine. N-au nimic straniu. Cîți ani îi dai tipei ăsteia, m-a întrebat. Am ridicat din umeri, două, am spus, trei, poate patru sute de ani. Niciodată n-am putut aprecia ca lumea vîrsta femeilor.

Priveam mai atent, femeia aceea era foarte frumoasă, și foarte fin cizelată, și bronzul acela nu mai părea chiar bronz. Am lovit cu unghia, și nu suna a bronz. Nu vibra, cum vibrează statuetele din bronz. Parcă loveam cu unghia în ceva amorf, cretă. Era doar rece ca bronzul; și începeam să simt că e ceva în neregulă cu statueta aceea, și ce spun acum nu e literatură, s-a întîmplat într-adevăr.

Cîteva sute bune de milioane de ani, a spus camaradul meu, și nici n-am înțeles la început. Am pus doar femeia din metal pe masă, și atunci prietenul meu a spus cum a găsit tatăl lui statuia în mina din Apuseni, nu *ascunsă* acolo, nu sub pietre, ci cuprinsă în strat – a dat cu pickhamerul peste ea, și cînd a scos-o a rămas tiparul lucios în rocă, așa cum roca se formase în jurul statuetei. Uită-te atent, a spus, și cînd m-am uitat atent am văzut, femeia aceea avea cîte șase degete la mîini și la picioare. Și postamentul era foarte mic, și cu toate astea statuia stătea dreaptă, nu se răsturna. Trebuia înclinată mult, ca să se răstoarne.

Mai tîrziu femeia de bronz a dispărut, camaradul meu spunea că i-a fost furată, am ridicat din umeri, atunci nu ne impresionau grozav femeile vechi de sute de milioane de ani, și era ilogic, istoria începea la Summer, în urmă cu o sută douăzeci de veacuri – lim-

pede, nu ? Ne interesau avioanele noastre din aluminiu scînteietor, și ce făceam noi în avioanele acelea. Pe urmă chiar a fost prea tîrziu, camaradul meu a murit într-un accident de avion, și ce mi-a rămas a fost senzația aceea de bronz rece, care nici măcar nu era bronz. Și regretul inutil că *n-am știut*. Și fiorul că măcar *am avut în mînă*. A fost o poveste la fel de hotărîtoare ca cea de mai tîrziu, cînd am văzut OZN-ul meu. Iar cei mai mulți, care au aflat povestea cu statueta, au spus: „imposibil. Nu se poate. Așa ceva nu se poate..."

...Toate astea se întîmplau cînd eram încă foarte tînăr, iar mai tîrziu, după ce cred că m-am maturizat, mi-am dat seama că, în fața necunoscutului, oamenii reacționează în mai multe feluri: îl ignoră, căutînd să-și mențină un echilibru călduț în limitele certitudinilor și imuabilităților cu care s-au născut; îl ridiculizează, apărîndu-se instinctiv de ceea ce îi depășește, sau li se pare dacă nu amenințător, măcar neobișnuit; în sfîrșit, aleg calea dificilă, de foarte multe ori fără rezultat, a cercetării și încercării de cunoaștere. Pe mine, profesia de pilot m-a învățat să nu spun niciodată: imposibil. Se întîmplă atîtea în aviație, aterizează avioane care teoretic nu se mai puteau ține în aer, se zdrobesc de case, de pămînt, se rup în zbor aparate care n-au nici un motiv să se rupă, toate astea întîmplate celui de lîngă mine, întîmplate mie, mă fac să fiu foarte prudent în a cîntări aparențele. Așa am învățat să nu spun: imposibil. Ridic din umeri, și spun: se poate, și după aceea încerc să văd mai adînc, și mai departe de aparențe. Cred că așa se întîmplă și cu fizicienii, și cu marinarii, și cu muncitorii de înaltă calificare, și cu toți cei care întîlnesc paradoxuri în profesia lor, dar eu sînt aviator

și de aceea îmi permit să spun cum se întîmplă lucrurile numai cu aviatorii. Aviația ne-a obișnuit să punem întrebări acolo unde aparent nu mai e nimic de întrebat; să căutam adevăruri acolo unde mulți nici măcar nu își închipuie că ar fi vreun adevăr de căutat. Ne-am obișnuit să nu considerăm, în profesie și în afara profesiei, ignoranța ca argument. Spuneam în capitolul anterior că marea cantitate de informație referitoare la fenomenul OZN, adesea incertă, incompletă, contradictorie – naște întrebări: ce sînt aceste obiecte zburătoare ? De unde vin ? Cine le pilotează ? Unde se duc acești colegi din neștiut să-și verifice, să alimenteze, să pregătească pentru noi zboruri formidabilele lor aparate ? Un pilot e dator să cunoască mediul în care își exercită profesia, cu toate manifestările lui; măcar din motive de securitate personală.

Pentru a risca o încercare de răspuns întrebărilor legate de fenomenul OZN, cred că este necesară o incursiune în istoria planetei. Întîi, pentru că modul în care am apărut și evoluat – modul real în care lucrurile au curs de la Big Bang, marea explozie inițială, și pînă azi – pare să se depărteze tot mai mult de felul în care am învățat la școală că s-ar fi întîmplat aventura umanității. Apoi, pentru că istoria oamenilor – de-a lungul ei – este constant marcată de ceea ce azi numim întîlniri de gradul trei, doi, unu, cu obiecte zburătoare neidentificate și cu ocupanții acestora. Descoperiri din ultimele decenii, reinterpretarea unor date de mult cunoscute prin prisma cunoștințelor moderne, au dus la rezultate care, practic, demonstrează că avem alt trecut. Demonstrează că istoria copilăriei omenirii, învățată la școală, este doar un model, care se menține

din ce în ce mai greu. Apar dovezi materiale ale unui trecut, din unele puncte de vedere, mai avansat decît prezentul nostru. Lucrurile se întîmplă ca și cum am fi cunoscut odinioară mai multe decît cunoaștem acum, sau ca și cum măcar anumite zone ale planetei ar fi fost mai avansate decît sînt acum. Și pe urmă s-a întîmplat ceva, nu știu ce, și totul a trebuit reluat de la zero. Unele dovezi materiale ale acestui trecut paradoxal sînt cunoscute de multă vreme, dar au fost interpretate prin prisma nivelului de cunoaștere din momentul descoperirii lor. Iar noi le-am preluat exact așa cum ne-au fost date.

Cred că sînt momente în care ceea ce numim adevăr apare exact prin negarea a ce considerăm într-un timp de neclintit. Și mai cred că aceste răsturnări sînt etape firești și necesare în drumul spre adevăr – așa cum, după ce se dărîmă cofrajul, rămîne zidul din beton –, infinit mai durabil decît scîndura. Comparația nu e foarte aviatică, dar se potrivește. Și încă, mai cred că acum trăim un asemenea moment de schimbare.

Au trebuit să treacă aproape două sute de ani, pentru ca așa-numitele (așa interpretatele !) păsări rituale, descoperite în morminte egiptene din secolele X-XII î.e.n., să se dovedească a fi, practic, machete, și încă machete zburătoare – ale unor aparate care nu se deosebesc mult de avionul meu cu aripă delta; a fost necesar ca un constructor de avioane, al cărui ochi format, surprins de asemănarea păsărilor din lemn cu siluete de avioane moderne, să copieze o asemenea machetă care, testată în tunelul aerodinamic, a dovedit reale calități de zbor. A fost necesar să avem cosmonauții noștri ca să ne întrebăm dacă gravuri în stîncă,

desene rupestre din Fergana, Tassili, Nazca, statuetele Dogu din Japonia, imensele capete olmece din La Venta, nu reprezintă vrăjitori, șamani în costume de ceremonie – ci astronauți în costume de protecție. A fost necesar ca biologia, medicina, să ajungă pînă unde au ajuns – și o grămadă de texte ezoterice și-au pierdut ezoterismul, dovedindu-se simple depozitare ale unor cunoștințe pe care le redescoperim abia acum. Apare din ce în ce mai evidentă necesitatea consultării, de către istorici, arheologi, a specialiștilor din domenii care, aparent, nu au nimic comun cu istoria, arheologia: fizicieni, medici, astronomi, biologi, electroniști, aviatori, ciberneticieni, cosmonauți. Nikolaus Himmelmann se plîngea de scoaterea arheologiei, prin specializare excesivă, din circuitul a ceea ce numim îndeobște cultură; în realitate arheologia devine azi, mai mult ca oricînd, una din științele de contact – punte de necesară înțelegere între cei care au fost demult de tot, și cei de acum. Punte de posibilă explicație între acel viitor de ieri, și trecutul după care alergăm azi. Un text care pentru istoric înseamnă doar înșiruirea unor noțiuni disparate, fără sens, poate revela pilotului descrierea unui aparat de zbor cu performanțe nemaipomenite; un aparent ritual sîngeros în care pieptul victimei e spintecat în fel și chip, poate însemna pentru chirurg descrierea unei operații pe cord; imaginea de pe controversata piatră tombală de la Palenque, atît de evident reprezentînd trecerea în neființă a regelui – „adevăratului bărbat" – Pacal (deși vîrsta lui nu corespunde cu cea estimată pentru personajul din sarcofag; deși înălțimea medie a mayașilor, 1,5-1,6 m e mult depășită de cei aproape 2m ai omului de sub piatră; și cu toate

că mulți istorici pretind că cel înmormîntat nici măcar nu e adevăratul bărbat al orașului Palenque, ci zeul cu mască de jad, ale cărui efigii vechi de 2300 de ani ar fi fost cioplite de oamenii culturii Teotihuacan, cu toate astea deci, pentru mine, ca pilot, imaginea reprezintă, fără dubiu, un aviator la comenzile aparatului său de zbor. Cu toate că o grămadă de studii critice, semnate de specialiști istorici, fac praf această ipoteză paleo-aeronautică, ochiul meu de aviator vede acolo... un aviator ! Un coleg de profesie, desculț și cu fustanelă, concentrat efectiv pe aparate, și acționînd efectiv manete; omul acela e mult prea viu pentru un mort care se prăbușește în Hadesul mayas, cu copacul sfînt Ceiba pe piept. *Simt* asta, cu cei douăzeci de ani de zbor. Argumentul nu e foarte științific, și atunci amintesc un nume în fața căruia arheologii se descoperă respectuos: Schlieman. Așa cum aviatorii se descoperă cînd aud: Coandă.

Datarea dovezilor materiale furnizate de istoria neconformă a planetei conduce la două ipoteze și o certitudine. Una din ipoteze ar fi: vîrsta omului pe Pămînt e mult mai înaintată decît se crede; au existat valuri succesive de civilizații, diferite prin cantitatea, calitatea, orientarea cunoștințelor; ele au sfîrșit dintr-un motiv sau altul, dar au sfîrșit total, lăsînd urme foarte puține – materiale sau transmise pe cale inițiatică – greu de interpretat, greu de recunoscut azi ca ceea ce sînt de fapt. Cealaltă ipoteză are în vedere o posibilă componentă paleoastronautică aplicată acestor precivilizații, civilizații împinse înapoi cu zeci de milioane de ani față de estimările actuale (oficiale !) ale apariției primelor forme de organizare umană. Certitudinea este

una singură: istoria noastră veche (a noastră, adică a celor care ne considerăm acum în secolul XX e.n. !), preistoria – cît cunoaștem din ea – este mult mai complexă decît cea învățată la școală.

Revista UFO Nachrichten relata într-un număr mai vechi (263/1980, mai-iunie) despre descoperirea, într-o mină din USA, la 700 m adîncime, a unei... arme, scoasă din stratul de cărbune de către minerul Joe Mankiewicz în condiții aproape identice cu cele ale descoperirii statuetei în mina din Apuseni. Vîrful ciocanului pneumatic a ricoșat într-un material dur, în lumina căștii de miner s-a văzut obiectul din metal argintiu prins în cărbune, Mankiewicz a lucrat cu perforatorul, a scos la iveală un fel de pistol mare, „în felul pistoalelor laser din filmele SF". Experții cărora li s-a dat spre cercetare ciudatul unicat n-au putut să precizeze nici dacă instrumentul acela e o armă, nici cum funcționează, tot ce puteau spune era că „sînt dovezi în sprijinul afirmației că «arma» nu este de origine terestră". Ce simplu ! Într-o mină din SUA, în stratul de cărbune vechi de 250 milioane ani, $2,5x10^8$ ani, s-a găsit o armă nonterestră. Într-o mină din Apuseni, la 300 metri adîncime, s-a găsit statuia unei femei frumoase, cu șase degete la mîini și la picioare. Paleontologul sovietic Al. Kazanțev a dezgropat, în Iacuția, craniul unui bou moscat, găurit de glonț acum patruzeci de milenii. Tot în SUA au fost găsite uriașe amprente de picioare umane, însoțind perpetuu în mîlul pietrificat amprente de saurieni giganți. Vîrsta ? Oricît, între 80 și 100 milioane ani. În Africa Australă s-a descoperit o mină de hematită veche de 43000 ani. Și mă gîndesc din nou la cărțile mele de istorie – ome-

nirea începea, în Summer, acum 12000 de ani; la Ierihon, acum 11000 de ani, în Egiptul de acum, 5000 de ani. Doctorul Javier Cabrera Darquea, medic în Tea, Peru – Peru, pămînt frămîntat de mistere, Marcahuasi, Cerra Galan, Nazca, Tiahuanaco, pentru aviatori mai există nume de legendă legate de zăpezile Anzilor, și de cerul Anzilor, Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupery, mă rog – deci doctorul Cabrera, este în posesia unei colecții de circa 15000 pietre uriașe, găsite în peșterile și mormintele din împrejurimi, pe a căror suprafețe sînt gravate, de jur împrejur, cu linii fine, scene greu de crezut: hărți ale unor locuri identificate cu Terra în era secundară; oameni vînînd dinozauri, stegozauri, iguanodoni; într-o veritabilă kinogramă de imagini vedem un transplant de inimă la om; și, din nou, Homo sapiens contemporan cu marii saurieni (Paris Match, 1973). Vechimea estimată a imaginilor gravate: 40-50 milioane ani. Milioane. Și mă gîndesc, fără să vreau, la Jules Verne, *„Călătorie spre centrul Pămîntului”*, imaginea în care profesorul Lidenbrock și nepotul său văd în umbra pădurii secundare acel uriaș om străvechi, ducîndu-și dinozaurul de căpăstru. Dar asta nu e nimic, e numai un gînd. Lucrurile care se leagă și se completează între ele sînt altele: statueta din Apuseni și arma scoasă de sub șapte sute metri de pămînt american; cubul metalic cu muchii rotunjite găsit într-un bloc de cărbune la Vocklabruck, Austria; „cuiele” din oțel inox și gheme din sîrmă de aur, scoase în cariere din Anglia și California, din rocă formată acum 50 milioane de ani. Urme îngemănate de om și saurian, imprimate în mîl pietrificat, și gravurile de pe pietrele doctorului Cabrera. Aș da mult să știu cum s-

au petrecut lucrurile în realitate. Și dacă există o singură realitate. Cine sîntem. De unde venim. De cînd venim, ca să ajungem unde am ajuns. Cine ne-a însoțit în drumul nostru. Unde o să ajungem, pînă la urmă. Mă rog, astea sînt retorisme. Ce limitează, amestecă, mărește confuzia, este lipsa unor informații complete. Amestecul de informație falsă, în goana după senzațional. Oricine poate spune aproape orice – despre OZN, palcoastronautică, istorie mai mult decît veche. Lucrurile sînt fapte puțin cenzurate, n-are cine să aprecieze veridicitatea lor, au fost situații cînd informații palpitante, tentante, răscolitoare s-au dovedit a fi deformate, exagerate, neadevărate de la început pînă la sfîrșit. Ca să poți spune: așa este, e necesar ca informația în acest domeniu atît de nou, din ce în ce mai vast, asaltat de amatori de senzațional, să vină din mai multe surse independente; să se completeze cu alte informații; să vezi cu ochii tăi, atunci cînd este de văzut. Să judeci limpede, fără prejudecăți, ce e de judecat. Să primești noul în față, oricît de greu ar fi. Practic, trebuie reconstituit un puzzle în care fragmentele sînt la rîndul lor înjumătățite și împătrite. Și încă, gîndim cu capetele noastre actuale, lucruri întîmplate cu zeci, sute de secole în urmă. Aflăm acum – cu mii de milenii în urmă. Academia franceză scria în 1903 pe proiectul aeroplanului Vuia: „rezolvarea problemei zborului cu aparate mai grele decît aerul este o himeră". Nici măcar nu e de comentat. Eu zbor de 20 de ani exact pe astfel de himere.

De aceea, nu cred că străbunii din neolitic au construit imensele monumente megalitice din Asia, America, Europa. Nu-i văd, în blănuri și morți de

foame, calculînd drumuri de aștri, eclipse, echinocții, și desprinzînd din trupul planetei hălci de stîncă care și azi ar ridica probleme serioase cu prelucratul și transportatul. Lustruind și finisînd lespezi uriașe cu topoarele lor din piatră sau corn de cerb lopătar. Cârînd blocuri de zeci de tone cale de sute de kilometri, ducîndu-le fix acolo unde au vrut ei să le ducă și așezîndu-le într-o ordine riguroasă, cu toleranțe de ordinul milimetrilor. Strămoșii aceia, se spune, erau puțini, trăiau puțin, și scopul existenței lor era goana după mîncare. Se închinau la bivoli pictați pe ziduri de caverne, și apoi îi făceau praf cu sulițe grosolane. Dar poate nu erau nici așa puțini, nici așa dezbrăcați, nici așa flămînzi. Poate pe lîngă sulițe și topoare din corn de cerb lopătar, aveau scule pe care astăzi nici nu le visăm. Poate noi abia bîjbîim în domenii prin care ei se plimbau lejer. Acum 2500 de ani, Democrit formula o teorie atomică. Zeno din Elea demonstra relativitatea timpului și spațiului, și cum se comprimă masele la viteze mari. Chiar, cum se comprimă ? Și cît de mari erau vitezele alea ? Ce viteze îți poți imagina, cînd modelele din jur sînt caii, delfinii, păsările cerului ? Gheparzii de la hotarele Oicumenei ? Vechile scrieri indiene descriu arme asemănătoare cu armele atomice din zilele noastre; pentru cei scăpați de efectele lor directe, se recomanda insistent spălarea trupului, armelor, veșmintelor, în ape curgătoare. Un schelet uman descoperit în India era de zeci de ori mai radioactiv decît valoarea normală: stronțiul nu se acumulează în oase mîncînd ciuperci. Brahmanii operau cu subdiviziuni ale timpului mergînd pînă la 0,33 secunde. Vechile texte sanscrite pomenesc de *kashta*, egală cu a treia suta

parte dintr-o... milionime de secundă. La ce foloseau aceste subdiviziuni în India de acum 2000 de ani ? Unde erau doar temple, elefanți și căruțe cu două roți imense, trase de boi zebu cu cocoașă ? Unde s-a scos de sub coline acel oraș formidabil, Mohenjo-Daro, cu ale sale case având patru-cinci caturi, sisteme de canalizare și încălzire centrală ? Să fie întîmplătoare identitatea vechii unități *kashta* cu durata medie de viață a unor particule elementare, cum ar fi mezonii și hiperonii ? Ce știau vechii indieni daspre mezoni ? Cu ce instrument își măsurau sutimile de milionime de secundă ? Oare, brahmanii aceia, în templele lor interzise...

Philolaus (sec. V. î.e.n.) a susținut ipoteza geocentrică; Platon acredita ideea unui univers oscilant, în care timpul își schimbă periodic sensul. Documente de epocă descriu oglinda miraculoasă a împăratului Tsiu-Shi, care putea vedea înăuntrul trupului omenesc. Având dimensiuni de invidiat pentru ecranul oricărui aparat Roentgen modern – 1,7/1,2 metri – pacientul așezat în fața ei își vedea scheletul și organele interne. Tsiu-Shi a trăit învelit în mătăsuri galbene între 259-210 î.e.n., iar în 206 î.e.n. oglinda se mai găsea în palatul Hien-Yang din Shensi.

Desene, mecanisme, surse de curent și produse de electroliză descoperite de arheologi demonstrează cunoașterea electricității în urmă cu 3000 de ani – în China, în Egipt, în Mesopotamia antică. La muzeul din Bagdad există surse chimice de curent dezgropate sub zidurile Babilonului; reactivate, modele ale acestor surse au funcționat perfect. Autori antici vorbesc despre lumini care ard veșnic; ele ardeau în temple, mausolee, și veșnicia lor se măsura în secole. La Baalbeck,

unul din temple era luminat de „pietre strălucitoare". Mormintele din Valea Regilor, pe malul stîng al Nilului, au camere mortuare pictate în culori vii, strălucitoare; care au fost sursele de lumină folosite de artiștii acelor vremi ? Nu există urme de fum, de funingine; culoarul mormîntului lui Seti al IV-lea are 120 de metri lungime, și trece prin 23 de camere – e greu de crezut că lumina a fost „adusă de afară", prin inetermediul oglinzilor. Cu ce au luminat artiștii din paleolitic pereții peșterilor de la Altamira, Lescaux, care au servit ca fond pentru reprezentări de animale – în paleolitic nu existau nici măcar oglinzi din metal lustruit. Lampa de la Antiohia, descoperită pe vremea lui Justinian, ardea de mai bine de cinci secole. În 1485 a fost deschis sarcofagul unei tinere romane, moartă în sec. I e.n.; în sarcofag a fost găsită o „lanternă" care... ardea. Papuașii din Noua Guinee, aborigenii australieni, indienii din Matto Grosso au globuri de piatră care pe întuneric strălucesc, dînd o lumină asemănătoare cu cea a tuburilor de neon.

Acea parte din tradiția populară românească, transmisă din generații în generații, care vorbește de practica „întorsului" sau „hultanului" și care, tradusă în termeni moderni, ar însemna, simplu, teleportare.

Cred că e mai bine să ne oprim aici.

3. Înainte de Icar

În toată această istorie neconvențională – istorie contradictorie nu prin ea însăși, ci numai în comparație cu modelul încă acceptat ca fiind cel mai apropiat de realitate – apar cu insistență și evoluează dezinvolt aparate de zbor care, în funcție de raportul lor cu pămîntenii acelor vremi, pot fi împărțite în două: unele construite și folosite de oamenii de atunci, altele – la fel de misterioase și intangibile ca OZN-urile de azi. Pentru că sînt aviator și domeniul meu mă interesează indiferent de epocă, să ne ocupăm întîi de mașinile zburătoare ale oamenilor de demult.

Oare zborul se poate realiza numai astfel, cum îl știm noi? Așa cum cei din vechime puteau face o mulțime de lucruri mai bine decît noi, sau ajungeau la rezultate similare folosind cu totul alte căi, surprinzătoare și inaccesibile nouă, poate tot așa au învățat să zboare – fără să utilizeze motoare Rolls-Royce pentru treaba asta. Levitație, energie musculară, baloane cu aer cald? Sisteme pe care nici măcar nu le putem imagina? Cu ce mentalitate o fi conviețuit nivelul tehnic pe care ni-l asumăm ca fiind propriu numai civilizației noastre avansate? Ce rezultat poate avea impactul dintre o civilizație de factură orientală, spiritualizată prin însăși esența ei, și elemente de neașteptat progres, de inevitabilă revoluție tehnologică, rezultate din cunoștințele inerente obținute și de o asemenea ci-

vilizație ? E ca un șarpe care își mușcă coada. Ne putem face o imagine, de altfel, urmărind cronica chineză din vremea împăratului Shun (2258-2208 î.e.n.). La curtea acelui împărat a fost construită o mașină zburătoare; termenii imprecișii n-au putut oferi o reconstituire exactă din punct de vedere tehnic – totuși putem afla că mașina era echipată cu aripi și parașute. Chiar, *cum gîndeau* cei de acum patru milenii, ceea ce azi numim fuselaj ? Ampenaj ? Comenzile avionului ? Alt împărat chinez, Cheng Tang, mai apropiat nouă cu cinci sute de ani, a poruncit prin 1760 î.e.n. lui Ki-Kung-Shi, să construiască un vehicul zburător. Cronica atestă construirea mașinii de către Ki-Kung-Shi, și aflăm că mașina a zburat, dar ulterior aeronava a fost distrusă, ca să nu cadă în mîna dușmanului.

Zborul nu rămîne, traiectoriile în aer se șterg, și urma lor poate fi descifrată numai pe pămînt. Unde sînt rămășițele acelor aparate de zbor ? Oare erau așa de „altfel", încît nu știm să le recunoaștem în puțina zestre tehnică descifrată din ce a rămas în urma unor civilizații care, în vremea lor de dăinuire, păreau la fel de veșnice și imuabile cum ni se pare, azi, viața noastră ? *Pantha rei*, spuneau anticii, dar lucrul ăsta trebuie simțit atunci cînd îl spunem. Cred că exact asta am uitat azi: conținutul cuvintelor, dincolo de formă. Nici măcar n-am uitat, corect e: nu mai avem timp să ne gîndim la conținut, îl considerăm inclus cuvîntului și spunem senini: ei n-aveau cum să zboare. Totul se mișcă. Și vin atunci acele machete de păsări din vechiul Eghipet, categorisite de arheologi „obiecte rituale", și în care numai ochiul specialistului a reușit să vadă modelul funcțional al unor aparate de zbor. Vin toate

acele numeroase și copleșitoare – în exactitatea reprezentării schematice – imagini de zei instalați în aparate de zburat, unele prevăzute cu aripi, roți, ajutaje de evacuare, organe de comandă, și orice aviator neavizat, pus în fața unei astfel de reprezentări, poate spune: „ce aiureală, dar uite, are manșă. Are patină de aterizare, și așa mai departe. Uite jetul de propulsie, se vede la fel cum vedem forțajul avioanelor noastre, în decolare". Am făcut experiența, cu unii din colegii mei de regiment.

Vechi, anacronice, fantastice, legendele se confirmă din ce în ce mai des ca depozitare ale lucrurilor, așa cum au fost ele. Așa cum au curs ele în acel trecut în care s-au țesut legendele, nu povești, ci realități încrustate în memoria ancestrală a omenirii, transmise peste timpuri care nu le puteau descifra tîlcul real, și dezlegate abia acum, cînd lucrurile ne sînt – aparent – atît de la înemînă. Abia acum, cînd am ajuns iar acolo unde am mai fost odată. Tîlcuri descifrate se numesc Thor Hayerdal și Kon-Tiki, toate acele situații cînd fantezia s-a sprijinit pe știință și știința a confirmat fantasticul. Nici măcar nu era fantastic. Lucrurile erau așa ca întotdeauna, atît doar că distanța dintre cum *erau* ele de fapt și cum *credeam* noi că au fost, era fantastică. Prin extrapolare, oamenii zburători, atît de des pomeniți în legendele incașe, să fi fost numai închipuire ? Imaginile descifrate pe Poarta Soarelui, orașul de legendă confirmă Cerra Galan, cu turnurile – case uriașe numite „ale oamenilor zburători", paralelipipedice, fără scări, fără uși, accesibile numai printr-o deschidere în acoperișul clădirii, toate astea sînt numai folclor ? Exotic și tulburător, dar numai folclor ?

Ce raţiuni puteau avea acele „case” ? Oare, nu exact aparentul lor absurd comunică ceea ce ar fi de comunicat ? În aceeaşi zonă, leagăn al multor istorii bizare, unele nescrise, altele nedescifrate, istorii niciodată legate între ele – deşi totul se leagă –, sînt pistele de la Nazca, atribuite, nu ştiu de ce, extraterestrilor. Acei extratereştri, dacă au venit vreodată, au descins din rachete de explorare, care nu aveau nevoie de piste; nu te duci să cercetezi o planetă necunoscută, cu astronave care necesită trei kilometri de teren neted pentru asolizare. De fapt, pistele de la Nazca sînt numai o parte a unui complex în care aviatorul descifrează cu uşurinţă toate elementele aeroportului modern: radiofarul îndepărtat, concretizat prin imensul eandelabru din golful Pisco; luminile de apropiere, trasate pe sol cu benzi de materiale puternic constrastante; în cele din urmă, pistele propriu-zise. Aranjamentul nu corespunde exact reglementărilor aeronautice aflate azi în vigoare, dar diferenţele sînt scuzabile. Nu ştiu ce vor să fie imensele imagini zoomorfe trasate pe sol, între piste; dar nu cred că vizitatori veniţi de departe s-ar fi dirijat după maimuţe şi păianjeni săpaţi pe solul planetei străine. Acei colegi din neştiut vor fi avut mijloace automatizate, electronice sau de altă natură, pentru trasarea direcţiei şi indicarea locului de aterizare. Ce se întîmplă la Nazca e mult mai aproape de mentalitatea noastră de oameni ai acestui Pămînt, decît de vizitatori veniţi dinafară. O linie dreaptă uneşte, de la nord-vest la sud-est, candelabrul din golful Pisco cu pistele de la Nazca: şi mergînd în continuare, la sud-est de Nazca, între oraşul Mellendo, din sudul Peru-ului, pînă departe spre

sud, în Chile, se poate urmări o direcție precisă marcată de ziduri oblice din stîncă cu imagini de mari dimensiuni săpate în piatră: dreptunghiuri, săgeți, pătrate. La Nazca se putea veni la aterizare și invers, din sud-est spre nord-vest ! Și cele două sensuri de aterizare erau marcate diferit, pentru a evita confuziile, așa cum radiofarurile unui aeroport, situate în capotele opuse ale pistei, bat semnale diferite, care indică sensul pistei în serviciu !

Și pentru că sîntem în Anzi, și undeva toate lucrurile se leagă, deși aparențele sînt foarte greu de pus cap la cap, nu pot uita răspunsul pilotului Guillaumet, pionier al liniilor poștale aeriene în America de Sud, dat unui coleg al său ajuns celebru și ca scriitor, Antoine de Saint-Exupery. Guillaumet, căzut cu avionul în munții aceia neîmblînziți, ajuns la liman după cinci zile și cinci nopți de mers pe jos în ariditatea verticală, ostilă, în ghețată, aude exclamația admirativă a camaradului său venit să-l vadă în spital: „Ai luptat ca un animal !" „Nici un animal n-ar fi făcut ce am făcut eu", a răspuns Guillaumet.

Este greu să descifrezi logica unor civilizații terestre anterioare, chiar dacă există numitorul comun al aceleiași planete; cum să pătrundem logica unor semeni veniți absolut dinafară ? Poate sîntem înconjurați, ne împiedicăm literalmente de urme, semne, mesaje lăsate de cei veniți de departe – atît doar că nu știm să le recunoaștem. Poate – spun unii – noi înșine sîntem un asemenea mesaj. Și atunci cînd am pus mîna, în sfîrșit, pe o urmă tulburătoare, nu știm să o interpetăm cum trebuie, pentru că nu putem deosebi partea de întreg.

În secolul III î.e.n., poetul clasic chinez Qu Yuan

povestea despre zboruri la mare altitudine, deasupra pustiului Gobi și munților Kun-Lun, într-un car de jad. Impresionante sînt detaliile privitoare la pilotarea aeronavoi în funcție de vînt – orice aviator recunoaște triunghiul vitezelor, ABC-ul navigației aeriene, pe care lectorii se străduiau să ni-l bage în cap în Școala militară de aviație ! Se pare că geniul poporului chinez nu s-a oprit la premiere ca hîrtia, mătasea, praful de pușcă, acul magnetic. Aparatul Röntgen. În secolul IV, de data asta al erei noastre, Ko-Hung descria un vehicul aerian pus în mișcare de aripi batante, sau poate rotoare instalate pe un elicopter primitiv, în comparație cu aeronava de jad a lui Kun-Lun, aparatul era absolut primitiv – oare aici, între sec. III î.e.n. și sec. IV e.n. se situează acel inexplicabil moment de uitare ? – și astfel vehicolul lui Ko-Hung apare ca o amintire a unor vremuri de demult ? Relatarea oglindește suficient de limpede simplismul mașinii, și al materialelor din care era făcută: „unii au făcut un car zburător din lemnul arborelui jujuba, și au folosit curele din piele de bou, legate de paletele rotitoare, care puneau în mișcare mașina".

Cred că lingviștii Academiei internaționale pentru studiul limbii sanscrite de la Mysore – India, au dobîndit serioase cunoștințe de aviație traducînd vechi texte indiene. Poemele clasice Mahabharata și Ramayana vorbesc curent despre *vimaane* – aeronave circulare, cu două punți suprapuse, cu hublouri și dom central. Parcă am mai auzit de asemenea mașini zburătoare, și din nou se leagă lucruri de nelegat – OZN-ul clasic este exact o aeronavă discoidală cu dom central. *Vimaanele* scoteau un sunet melodios în zbor, și

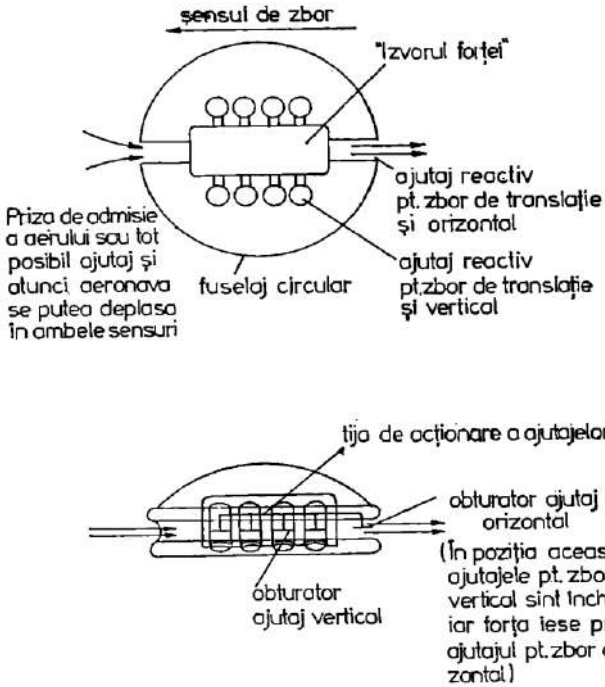

sensul de zbor
"Izvorul forței"
ajutaj reactiv pt. zbor de translație și orizontal
Priza de admisie a aerului sau tot posibil ajutaj și atunci aeronava se putea deplasa în ambele sensuri
fuselaj circular
ajutaj reactiv pt.zbor de translație și vertical
tija de acționare a ajutajelor
obturator ajutaj orizontal
(În poziția aceasta ajutajele pt. zbor vertical sînt închise iar forța iese prin ajutajul pt.zbor orizontal)
obturator ajutaj vertical

Fig. 1— Posibila schemă de amenajare a instalației de „forța" de pe o vimaana

se deplasau „cu viteza vîntului"; ele erau pilotate de eroi ai mitologiei hinduse, dar felul în care Ramayana tratează problema mă cutremură, pentru că recunosc, în procesul de selectare și instruire al piloților de *vimaane*, întreg algoritmul metodic la care eram supuși, colegii mei și cu mine, atunci cînd făceam trecerea pe un nou tip de avion. Și părți din Ramayana devin, simplu, instrucțiuni de selecționare a personalului navigant, și manuale metodice de tehnica pilotajului, per-

fect valabile acum – ca și atunci. Astfel, cel care pilota o *vimaana* trebuia să fie bine antrenat, altfel era „oprit de la zbor". *Vimaana* executa, cu grație și ușurință, atît manevre pe care azi le execută elicopterele, sau numai două tipuri de avioane aflate în exploatare curentă, celebrul BAe (Hawker-Siddeley)[1] Harrier și omologul său sovietic, IAK 36, adică decolare-aterizare verticală, zbor la punct fix, zbor de translație – cît și zborul orizontal „cu viteza vîntului", caracteristic aeronavelor militare. Noțiunea de „viteza vîntului", în acest context exact și sofisticat, ar putea fi mai mult decît o figură de stil, indicînd viteza de deplasare a perturbațiilor prin aer – viteza sunetului. După aterizare, *vimaanele* erau adăpostite în „vimaana griha" – hangar, și alimentate, după unii, cu un lichid alb-gălbui, după alții, cu mercur, folosind ca forță motrice „viforul" dezlănțuit prin descompunerea carburantului. Nimic nou sub soare, specialiștii de la NASA mai au puțin și pun la punct motorul ionic cu... mercur (motorul rachetă electric folosește ca sursă de ioni un generator de vapori de cesiu sau thoriu, vaporizarea mercurului implică încă mari dificultăți și greutăți prohibitive în spațiu – *n. ed.*). Poemul antic indo-tibetan „Samaranganasutradhava" explică astfel modul de propulsie al unor mașini zburătoare: „corpul mașinii... trebuie să fie și puternic și ușor, asemănător cu o pasăre în zbor. Înăuntru se așază

[1] Prototipul avionului Harrier a zburat în 1966, sub denumirea Kestrel-P-1197, produs de firma Hawker-Siddeley. În 1977, prin fuzionarea mai multor firme britanice (British Aircraft Corporation, Hawker Siddeley Dynamics, Hawker Siddeley Aviation, Scottish Aviation) s-a creat firma British Aerospace (B. Ae).

o instalație cu mercur și o instalație de fier, pentru încălzire. Prin mijlocirea puterii care se ascunde în mercur și care pune în mișcare un vifor, omul aflat în acest car străbate mari depărtări în zbor. Datorită mercurului, carul capătă o mișcare ca a trăznetului". Cu totul altceva decît curelele din piele de bou, care mișcau palete din lemn de jujuba ! În plus, se pare că acest motor nu avea nevoie de aer pentru funcționare, putînd fi folosit la deplasări dincolo de limitele atmosferei terestre. „Rig-Veda" ne oferă însă descrierea unei aeronave ce pare înzestrată cu motor aeroreactor, adică un motor reactiv care necesită pentru funcționare aerul atmosferic: „La mijlocul navei, o ladă grea, metalică, este izvorul forței. De la această ladă, forța trece în două țevi mari, așezate în fața și în spatele navei. Afară de ele, forța mai trece prin opt țevi îndreptate în jos, iar tijele de sus stăteau închise. Vîrtejul se năpustea cu putere și se izbea de pămînt, săltînd astfel nava în sus. Cînd nava se înălța destul, țevile îndreptate în jos erau închise pe jumătate, pentru ca nava să poată atîrna în văzduh fără să cadă. Atunci partea cea mai mare a vîrtejului era călăuzită în țeava din spate, spre a putea țîșni afară forța eliberată ce avea să împingă astfel nava înainte".

Aceste două texte merită multă atenție; este limpede că ele descriu aeronave avansate în sensul actual al noțiunii, creații în prima linie a tehnologiei terestre. Amintesc doar avionul cu decolare-aterizare verticală Mirage III-V-02, conceput de specialiștii firmei Dassault ca avînd opt motoare dispuse vertical, pentru decolare-aterizare verticală, și un motor orizontal, pentru realizarea zborului obișnuit. Puțin confuz și lăsînd

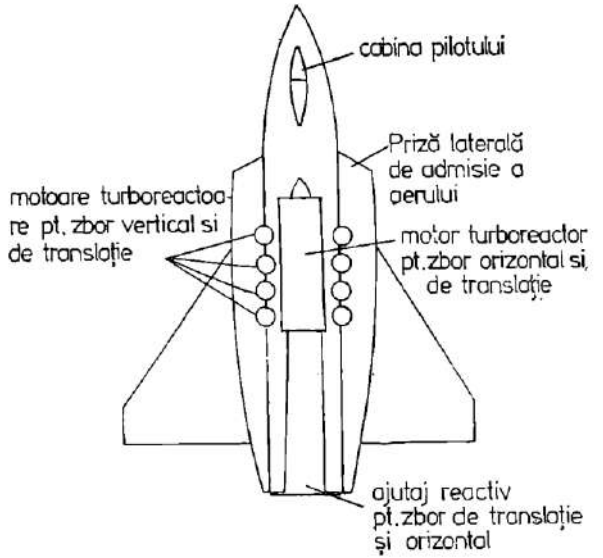

cabina pilotului
Priză laterală de admisie a aerului
motoare turboreactoare pt. zbor vertical si de translație
motor turboreactor pt.zbor orizontal si de translație
ajutaj reactiv pt.zbor de translație și orizontal

Fig. 2 — Schema de organizare a instalației de forță de pe un avion Mirage III-V-02, cu decolare-aterizare verticală, al firmei Dassault

deci posibilități de interpretare, este aliniatul cu țevile care pleacă de la izvorul „forței", în fața și în spatele navei. Acestea pot fi asimilate fie cu un ajutaj de evacuare anterior și unul posterior, aeronava putînd fi deplasată pe aceeași direcție în două sensuri, fie una din țevi constituia difuzorul prin care aerul era adus la motorul reactiv – izvorul forței – și cealaltă constituia efuzorul, prin care fluidul de lucru este propulsat în atmosferă. Practic, schema de funcționare a oricărui avion militar din zilele noastre, cu priza de aer frontală și motorul plasat central: seria MiG-urilor, de la 15 la 21; Vaught A-7 Corsair; BAe-Lightning-ul britanic

contemporan, nu cel american, din războiul al doilea mondial; F-84, F-86, F-100, F-16 – toate sînt construite după această schemă.

Înlocuind în textul vedic termenii comuni, care încercau să explice în limbaj curent o problemă de strictă profesie, cu termeni de specialitate, obținem un text succint, care explică foarte limpede pilotului schema constructivă, principiul de funcționare și modul concret de folosire al acelei aeronave antice: motorul navei este plasat central; de la motor pleacă un efuzor anterior și unul posterior; de asemenea, mai există opt ajutaje reactive plasate vertical. La decolare se acționează manetele ajutajelor verticale; fluidul de lucru lovește solul și ridică aeronava. Ajungînd la înălțimea de siguranță, se trece la zbor orizontal prin închiderea parțială a ajutajelor verticale și deschiderea efuzorului posterior; ieșind prin acesta, jetul de gaze împinge aeronava înainte. Simplu și la obiect. Amintesc doar că acum, din 1985, dispunem de numai 2 aeronave operaționale care funcționează pe acest principiu simplu: Hawker-Harrier și JAK-36. Mai amintesc că marea problemă a acestui tip de avion – cu decolare-aterizare verticală – este stabilitatea în zborul vertical și de translație: și pentru ca aceste manevre delicate să poată fi executate în siguranță, este necesar ca raportul tracțiune/greutate la acest gen de aeronave să fie de minim 1,2. *Vimaanele* erau folosite în mai multe feluri: pentru transport, vînătoare, război. Amănunte primim de la Maharishi Bharadvai, unul din învățații acelor vremuri: „un aparat care se mișcă prin propria sa forță internă, fie pe pămînt, pe apă sau în aer, se numește *vimaana*; care se poate mișca pe cer dintr-un loc în altul, de la țară la

țară; de la o lume la alta; un astfel de aparat e numit *vimaana* de preoții științelor". Ce vrea să însemne: de la o lume la alta ?

Acei „preoți ai științelor" – piloții din vechime – dețineau „secrete" a căror cunoaștere și aplicare ne-ar face fericiți astăzi:

– secretul construirii aparatelor de zbor, care nu pot fi rupte, nu pot fi frînte, nu pot fi distruse prin foc, nu pot fi nimicite;

– secretul opririi aparatelor de zbor dușmane;

– secretul de a face invizibile aparatele de zbor;

– secretul de a auzi zgomotele lor, și tot ce se vorbește în aparatele de zbor;

– secretul de a cunoaște imagini din interiorul aparatului de zbor;

– secretul stabilirii direcției aparatelor de zbor;

– secretul de a face să își piardă cunoștința cei ce se găsesc în aparatele de zbor inamice, și de a distruge aparate inamice" (cf. M. Bharadvai).

Deci, acele nave erau relativ indestructibile; puteau fi făcute invizibile (?); exista legătură, între ele și cu solul, prin sisteme similare cu radioul și televiziunea zilelor noastre; exista un sistem de navigație etc. Trec în revistă aceste „secrete", care arată că istoria planetei –, oricare ar fi fost ea – cu sulițe, bîte, arcuri, sau cu *vimaane* formidabile –, n-a fost în nici un caz potolită – și din nou, nu pot să nu leg între ele cîteva lucruri, aparent despărțite prin timp, spațiu, psihologie, apartenență la o civilizație sau alta. Lăsăm la o parte că vimaanele nu puteau fi rupte, frînte, distruse prin foc, nimicite, și că doar în ultimii cinci ani, să zicem, sute de aeronave contemporane au fost exact rupte, frînte,

distruse prin foc, nimicite; lăsăm la o parte că germanii construiseră la începutul războiului al doilea mondial stații de ascultare primitive, elementare, care acum ne fac să ne tăvălim de rîs, dar care atunci reușeau să anunțe cu cîteva minute mai devreme – minute esențiale – apropierea formațiilor de bombardiere inamice; lăsăm la o parte și faptul că noi, tot de la începutul războiului al doilea mondial, am reușit chiar să dezlegăm „secretul" de a vedea aparatele de zbor prin intermediul radarului, secret nepomenit de Maharishi Bharadvai (posibil însă sugerat discret prin „secretul de a face invizibile aparatele de zbor" – acum se fac încercări de creare a unui avion „invizibil" pentru stațiile de radiolocație), dar ce mă face să spun că din nou se leagă ce nu ar fi de legat, este acel cumplit „secret" al opririi navelor dușmane aflate în zbor. La 13 aprilie 1970, orele 21 și 41 de minute, John-Jack Swigert, pilotul modulului lunar al expediției Apollo 13, raporta bazei de la Houstun: „Sînt pe emisie acum – nu mai am nici un fel de curent. Hei ! s-a isprăvit. Ei, ei au ucis elementul de combustie. E mort"[2]. În contextul convorbirilor anterioare, și celor care au urmat, părea limpede că atît baza Houston, cît și Swigert, știau foarte bine despre care „ei" este vorba. Acei „ei", care ar fi provocat explozia ce a produs distrugerea elementului de combustie din modulul de serviciu. Acei „ei" care cunoșteau și aplicau, din rațiuni care ne scapă, „secretul opririi *vimaanelor* dușmane".

În limba sanscrită există termenul „vimaana vyda",

[2] Constantin C. Gheorghiu, „Zborul spre infinit", p. 153, citînd „Știința și tehnica în S.U.A.", nr. 6/1970.

tradus prin: știința construirii și mînuirii aeronavelor. Nu sînt cuvinte fără acoperire, alte texte traduse de către Academia din Mysore descriu amănunțit cele 30 de părți componente ale aparatelor de zbor. Există și un ,,digest" de fiziologie aeronautică, în care se prevăd elemente referitoare la hrana și echipamentul piloților. Tehnologia producerii de *vimaane* e luată de la zero, sînt specificate 16 feluri de metale folosite la construcția aparatelor de zbor; din acestea numai 3 au putut fi identificate de noi. Alt text sanscrit, perfect asimilabil unui manual combinat de exploatare în zbor și metodică a tehnicii de pilotaj și navigație aeriană, este acea cronică „manusa", adică întemeiată numai pe fapte reale, intitulată „Samara Sutradhara". În peste două sute de paragrafe, textul sanscrit analizează competent probleme ale construcției aeronavelor, elemente de tehnică de pilotaj – decolarea și aterizarea în diferite configurații, aterizarea forțată, zboruri pe traiecte de mii de kilometri, probleme legate de ciocnirea *vimaanelor* cu păsările. Înseamnă că erau totuși aeronave asemănătoare cu ale noastre, ca parametri, construcție, mod de funcționare – dacă se temeau de păsări. Înseamnă că erau vulnerabili, și asta mi-i apropie. Eu am luat păsări în zbor, de două ori, și știu ce înseamnă asta; a doua oară era să mi se oprească motorul, prima dată am scăpat cu fuselajul turtit în dreptul inelului din bot, eram cu un MiG-15. Și am văzut, la alți colegi ai mei, avioane șifonate urît de tot de păsări, și am văzut un MiG-21 aterizînd cu motorul oprit de păsările aspirate prin difuzor după trecerea radiofarului apropiat. Nici noi n-am reușit să rezolvăm această problemă, și în fiecare an pierdem, sau sînt

avariate avioane, în urma impactului cu păsările. Pentru că la o mie de kilometri pe oră, ciocnirea cu un ghem de pene naște totuși forțe de ordinul miilor de kilograme. Și mi se par dintr-o dată apropiați acei aviatori, care își temeau *vimaanele* de păsări. Și mi-i apropie faptul că erau fericiți cînd zburau, toate astea fac din piloții din vechime un fel de colegi de demult, îi apropie structural: „Fremătînd de bucurie, Arjuna sări în carul său ceresc, ce se avîntă numaidecît în cer". Cred că nu sîntem totuși foarte deosebiți: și noi redevenim noi înșine doar în cabinele aparatelor noastre. Se pare, deci, că cerul zilelor de atunci era străbătut de aparate zburătoare construite și pilotate de oamenii Pămîntului acelor vremuri; se pare că modelul istoric convențional nu cunoaște, sau ocolește momente în care istoria planetei n-a curs atît de uniform, de liniar, de la răzuitoarea din paleolitic, la naveta spațială de astăzi.

În secolul XIII, Roger Bacon scria: „mașini de zburat ca acestea există de multă vreme, și se mai construiesc chiar și în zilele noastre" (cf. Bergier et Pauyels – *n.a.*).

Se pare că am mai zburat odată, de mult.

4. OZN în istorie

Am făcut, în capitolele anterioare, un larg viraj peste istoria neconvențională a planetei; viraj necesar pentru stabilirea unui sistem comun în încercarea de a explica, măcar pînă la un punct, fenomenul OZN. Istoria Pămîntului, mult mai veche decît credem de regulă, a cunoscut urcușuri și coborîșuri abrupte, seisme care se cer reconsiderate, datate și explicate – dacă e vreo explicație: ridicări nebănuite și prăbușiri pînă dincolo de zero, și nici măcar momentul zero nu este marcat cu precizie: întotdeauna se demonstrează că a existat ceva, înainte de primul pitecantrop. Este limpede că, măcar în anumite domenii, și mai ales în privința aparatelor de zburat, cunoștințele celor *dinainte* au depășit cunoștințele noastre. În plus, cu ce a mai ajuns pînă la noi, istoria veche – „de dinaintea istoriei" – constituie o deschidere spre alte lumi; se pare că am avut odată, de mult, contacte mai strînse sau mai sporadice cu vizitatori veniți din neștiut. Un neștiut care nu înseamnă neapărat alte galaxii, sisteme planetare, alte planete, asta e tulburător – acel tărîm încă nedovedit poate fi inclusiv o civilizație paralelă terestră de care ne desparte un decalaj în timp –, fie doar o secundă, sau un decalaj spațial nesesizat de noi în spațiul tridimensional, sau o altă dimensiune încă de neimaginat, o civilizație străină existentă în, printre noi și neputînd fi evidențiată de simțurile noastre imper-

fecte, incomplete, poate lumi întregi de care ne despart nu ignoranța, ci pereți subțiri de neștiință, încă de nestrăbătut, nici măcar bănuiți. Așa cum nu putem asculta o emisiune radio fără receptorul adecvat, care transformă un nedetectabil cîmp energetic în Beatles, Angela Similea, Abba; așa cum pretutindeni, în jurul planetei, între noi, spațiul sesizabil este plin pînă la saturație cu muzică, imagini, gînduri; în aceeași fracțiune de clipă, un singur decimetru cub de văzduh limpede, transparent, conține zeci de emisiuni radiofonice, TV, cîmpuri de radiolocație, mesaje, radiații – care nici nu există pentru noi, deoarece nu avem instrumentul necesar pentru a le materializa – radioul, televizorul, detectorul de cîmp –, dar care există – la fel, cine poate ști ce ne scapă, pe lîngă ce trecem fără să știm – pentru că nu avem încă puterea de a desprinde din „neștiut" ?! Cine poate ști ce nu știm, pentru că nu avem cunoștințele necesare, care să-i aducă pe ipoteticii, dar atît de posibilii noștri vecini, într-un sistem comun de coordonate. În spațiul nostru sesizabil. Nu avem sculele necesare, cunoștințe suficiente, de multe ori nu avem nici măcar disponibilitatea elementară pentru a gîndi că ar mai putea fi totuși, ceva-nu-știu-ce, pe undeva-nu-știu-unde... E aproape ca la anchetarea unui accident de aviație, cînd ai de căutat în mormanul de metal calcinat, lovind solul cu peste 1000 kilometri pe oră, nu piesa defectă – poate nici nu există o piesă *defectă* –, ci doar poziția ei de moment, necorespunzătoare cu regimul dat, ceea ce a provocat, astfel, accidentul. Irepetabilă situație de *funcționare*, și acea piesă care nici măcar n-a fost defectă, oricum s-a deformat, s-a pulverizat în explozia violentă provocată de impactul

cu solul, s-a topit în flăcările iscate de kerosenul aprins. O grămadă de lucruri sînt greu de făcut, dar măcar se poate încerca...

În acea istorie veche, dar care totuși este a noastră pînă în străfunduri, pe lîngă *vimaanele* din peste 50 de ansamble mari fabricate din 16 metale diferite și propulsate prin forța sălășuind în mercur – găsim și apariții de neexplicat pe cerul zilelor de demult. Sau poate, ceea ce pentru vechile civilizații din sudul, din sud-estul Asiei constituia, simplu, o *vimaană*, pentru ceilalți era un veritabil OZN ? Poate e semnificativ că vechile texte indiene nu se plîng de apariții cerești de neexplicat – ca scrieri similare europene sau sud-americane ? Chiar, aeronavele de pe cerul Indiei antice nu-i surprind foarte tare pe martori, ca niște lucruri necunoscute; există o terminologie specială care le desemnează, au un nume, li se cunosc calitățile, sînt pilotate de zei sau de eroi care nu o dată s-au arătat mulțimii. Textele similare din aria civilizațiilor antice mediteraneene sînt confuze, recurg la comparații, raportări la universul cunoscut, pentru a defini lucruri absolut inedite. Mă rog, posibil e că aeronave stranii au însoțit omenirea noastră – cea știută și unanim acceptată – lăsînd urme fie pe zidurile peșterilor locuite de omul paleolitic, fie în lucrările învățaților acelor vremuri, fie în povești, basme, legende, adevărate depozite de memorie ancestrală. Astfel, unul din basmele populației ainú, din insula Hokkaido – ainușii, popor de legendă cu origine încă neelucidată, cu trăsături europene și piele albă între japonezii cu ochi oblici și piele galbenă – basmul „Fata din Lună", povestește despre o fecioară care cobora din astrul nopții descinzînd pe Pămint, evident

dintr-un „car de fier", iar oamenii din preajmă erau ca amorțiți, nu puteau să miște, să meargă, să vorbească, și îmi amintesc de acei martori ai aterizărilor OZN care sînt paralizați de o forță bizară, sau de intrușii care, nimeriți lîngă focurile în jurul cărora o misterioasă populație din Sierra Nevada – California – își celebrează ceremoniile tainice, sînt „țintuiți" de niște „vibrații" și impiedicați să se apropie. Basme românești își deplasează dezinvolt acțiunea „pe celălalt tărîm", unde se poate ajunge cu vehicule al căror corespondent este greu de găsit, gen „bușteanul ielelor", sau cai năzdrăvani, care înainte de călătoria cea mare fac... „zboruri de probă". Legenda originii eschimoșilor explică stabilirea lor într-o zonă atît de improprie vieții nu ca pe un act benevol, ci ca urmare a transportării lor dincolo de cercul polar, din inima Asiei, cu niște „păsări mari de fier", acum o sută de secole. „Biblia" este o adevărată depozitară de relatări naive a unor evenimente care erau deja amintire incertă acum 2000 de ani... amintiri ale unor oameni care nici măcar nu mai știau ce țin minte – inclusiv zboruri, globuri de foc, stîlpi mișcători de ceață. De mult, și cu o continuitate remarcabilă care ajunge pînă în zilele noastre, OZN-urile ne-au însoțit civilizația în două feluri: unele păstrîndu-și aceeași formă și același mod de manifestare prin vreme, altele care s-au modificat necontenit, au devansat continuu tehnologia noastră convențională – cu un decalaj imens la început, și mai redus spre zilele noastre. Pentru că, dacă și în gravurile rupestre din Fergana, Tassili, Tibet găsim încrustate aceleași aeronave discoidale descrise mai tîrziu de Aristotel, Pliniu cel Bătrîn și Titus Liviu ca „scuturi

rotunde de foc traversînd cerul", colegii mei din al doilea război mondial, piloții de luptă, și mai tîrziu, bussinesmanul Kenneth Arnold, au văzut tot discuri zburătoare, de o remarcabilă asemănare cu cele gravate acum 6-7-8 milenii pe ziduri de peșteri.

Bizară însă este însoțirea noastră prin vreme de aparate zburătoare care, la început greoaie în viteză, manevră, și evident avînd nevoie de o atmosferă pentru propulsie și sustentație, au ajuns astăzi să devanseze, trecînd prin diferite faze, cele mai moderne dintre aparatele de zbor, inclusiv cosmice, create de civilizația noastră. Am asistat, practic, de-a lungul istoriei noastre, la apariția și dezvoltarea unei aviații, apoi a unei cosmonautici, care își proiectează și construiește mașinile de zburat pe baza unor principii de multe ori nici măcar bănuite. Bănuim doar că „o altceva". Astfel, vechi texte irlandeze *(Konungs Skugnsa)* de la sfîrșitul mileniului 1 al erei noastre, povestesc despre „nave-demoni", care traversau cerul insulei verzi. Ancora uneia din aceste nave s-a agățat de arcada bisericii Sf. Kinarus, din Cloera. Oamenii ieșiți din biserică au văzut cum din „nava" aeriană astfel oprită, a ieșit o ființa, coborînd pe funia ancorei, pentru a o desprinde; făcea mișcări asemănătoare cu un om înotînd. Enoriașii au încercat să captureze „aeronautul", dar episcopul nu i-a lăsat; acel OZN-ist din vechime a urcat înapoi la navă, echipajul a tăiat frînghia, și nava s-a înălțat pînă a dispărut din vedere. Nava aceea, cu echipaj la bord, spune cronica, semăna cu o corabie – atît doar, că zbura.

În 1897, un distins cultivator din Kansas, Alexander Hamilton, a observat o navă aeriană, coborînd în

amurg deasupra fermei sale. Aeronava avea forma unui trabuc, o lungime de circa 300 de picioare, o cabină din material transparent alternînd cu înguste benzi opace – structura de rezistență – suspendată în partea inferioară. Toate părțile netransparente ale navei aveau culoarea roșie – se pare, culoarea preferată de constructorii și piloții OZN-urilor –, iar prin transparența cabinei, omul din Kansas a văzut șase ființe ciudate, care „bolboroseau ceva de neînțeles". Hamilton nu explică limpede în ce consta ciudățenia acelor ființe – trei bărbați, o femeie, doi copii – dar faptul că e capabil să facă deosebiri de vîrstă și sex, demonstrează că existau suficiente asemănări cu noi – cei de aici. Se pare totuși că acele ființe nu arătau grozav – distinsul cultivator „se roagă de Dumnezeu" să îl ferească pe viitor de asemenea întîlniri, și îi numește pe cei șase din cabină „cele mai îngrozitoare creaturi pe care le-am văzut vreodată". Nava roșie mai avea un far foarte puternic și „o roată mare de turbină, care se rotea deasupra navei, înălțînd-o". Un rotor de elicopter, am zice noi; și toată nava apare atunci ca un dirijabil avînd elice portantă, un fel de zeppelin care dizlocuia un volum de aer avînd greutatea navei echipate, combinat cu un rotor portant. Un aparat de zbor „de trecere", de la concepția „mai ușor" la „mai greu" decît aerul; în acea perioadă, problema era arzătoare la ordinea zilei printre zburătorii epocii de pionierat în cucerirea văzduhului – vreau să spun, zburătorii noștri și pionieratul nostru, cu tot ceea ce presupune noțiunea în acest context – nu ambiguu, ci dualist. În care nu mai sîntem singuri. În care totdeauna, lîngă noi, stau cei din neștiut. Cu aceleași probleme ca ale noastre – locomoție

aeriană – rezolvate însă în felul lor. Însoțindu-ne în tot ce facem, interferîndu-se uneori – poate nici măcar intenționat – vrîndu-ne binele, răul, poate nici una, nici alta, cum văd ei, și cum deosebesc binele de rău ?! Dualism în care noi înseamnă tot ceea ce credem că sîntem – civilizația noastră urnită acum 12000 de ani la Summer – și *ceilalți* înseamnă, simplu, neștiutul. Orice. Ceva care nu poate fi nici măcar imaginat. Deci, de la corabia-demon, trecînd prin dirijabile – elicoptere, prin OZN-urile în formă de trabuc, cilindrice, a căror observare culmina prin anii '60, și pînă la ultimele modele – sferice, ovale –, evoluînd la fel de nestingherite în Cosmos ca și în atmosfera terestră, OZN-urile „în evoluție" au însoțit istoria noastră, în paralel cu OZN-urile discoidale, rămase neschimbate din paleolitic pînă acum; o supercivilizație dinafară urmărind o civilizație terestră paralelă ? Iar noi doar un simplu sistem de referință ? N-are rost să începem cu semnele de întrebare. N-am termina, poate, niciodată.

În ultimele decenii, decalajul dintre noi și posibilii creatori ai acelor OZN-uri în continuă evoluție a scăzut – cel puțin în domeniul materialelor speciale din care sînt confecționate aparatele de zbor. Sîntem capabili să recunoaștem, măcar parțial, acele materiale. În 1952, un avion de vînătoare F-102 din USAF a smuls, cu o rafală de mitralieră, dintr-un OZN ce zbura deasupra Washingtonului, un fragment; analizat în laborator, materialul s-a dovedit a fi ortosilicat de magneziu. De asemenea, în structura fragmentului de OZN erau încastrate cîteva mii de stere minuscule, cu diametrul de 15 microni. În 1961, inginerul canadian Wilbert Smith declara că grupul de cercetări UFO din

țara sa dispune de o masă metalică de circa 1,5t, „un obiect despre care se poate spune doar ceea ce nu este, probabil o parte dintr-un mare dispozitiv care a intrat în sistemul nostru solar nu se știe cînd, dar care a cutreierat mult prin spațiu" – dovadă marele număr de micrometeoriți încastrați pe suprafața sa. (Cosmonautul Dorin Prunariu spunea că hublourile superioare și laterale ale stației SALIUT erau efectiv opacizate de micrometeoriții care le loviseră.) Acest obiect, despre care știm doar cam ce nu ar putea fi, e confecționat dintr-un metal foarte ciudat. Acum 27 de ani, la Ubatuba, în Brazilia, exploda un OZN; fragmente ale acestuia, adunate și trimise la laborator, erau confecționate din magneziu chimic pur – material pe care stațiile noastre pilot l-au obținut abia prin 1968. OZN-ul aterizat în 1968 în suburbia madrilenă San Jose de Valderas (aterizare anunțată, aeronava avea semnul UMMO pe partea inferioară a corpului circular) a lăsat citeva tuburi de nichel pur, de 7 inchi lungime. Aceste tuburi conțineau un lichid străveziu, foarte volatil în aerul atmosferic, și cîte două benzi verzui din fluorură de polivinil, avînd semnul UMMO gravat pe unul din colțuri. Fluorură de polivinil, material practic indestructibil, se realiza acum 15 ani la o singură uzină-pilot din lume, în cantități relativ mici, fiind folosită la fabricarea... ogivelor de protecție ale sateliților instalați pe racheta purtătoare.

Dar oricum, chiar dacă începem să cunoaștem materialele din care sînt confecționate OZN-urile, principiile fizice puse la baza proiectării și realizării lor continuă să ne fie necunoscute; asupra felului în care sînt pilotate, emitem doar ipoteze; și performanțele realiza-

te de ciudatele mașini sînt la fel de neatins – azi, ca și acum 1000 de ani, la Cloera. Cred însă că ceea ce le face – dincolo de strictul profesional – rnai apropiate și mai accesibile, este vulnerabilitatea lor. Faptul că există OZN-uri care se prăbușesc. Faptul că există probabile defecțiuni tehnice, și posibile erori de pilotaj, și una din consecințele acestor situații speciale este prăbușirea aparatului și moartea echipajului. Faptul că sînt vulnerabile ni le apropie; înseamnă, înainte de orice, că cei care le construiesc și le pilotează n-au ajuns la o inaccesibilă desăvîrșire; că mai sint, într-un fel de care numi dau bine seama, abordabili. Probabil, entități diferite reacționează similar într-o situație atît de particulară. Și astfel se creează, simplu, o comuniune profesională cu piloții de la comenzile acelor mașini zburătoare neidentificate. Așa cum sînt prieten cu piloți sovietici, americani, bulgari și englezi, numai pentru că zburăm și știm ce înseamnă asta; și ceea ce ne apropie, dincolo de cuvinte și de restul, e mult mai important decît ceea ce ne desparte. Nu știu foarte bine cum aș reacționa la o întîlnire cu colegii mei din neștiut; și nu vreau să spun că, deoarece sîntem piloți, ne-am prăbuși în brațe unul altuia; dar am avea măcar un punct comun, zborul, și asta încă e foarte mult. Mi-ar plăcea să știu că și ei gîndesc, măcar în parte, la fel.

...Se pare că dispunem astfel (se pare, *din păcate*, că dispunem astfel) de suficicnte probe materiale ale existenței OZN-urilor – amintesc încă aeronava stranie căzută în 1947 în sudul Statelor Unite, cu pilot la bord, sau OZN-ul prăbușit în 1952 în arhipelagul Spitzbergen –, dar tot materialul acumulat, numeroasele observații vizuale, radar, OZN-uri zburînd, fragmente

cercetate în laborator, piloții din neștiut găsiți fără viață în cabinele aeronavelor prăbușite, mai mult sau mai puțin șifonate în urma impactului cu suprafața Pămîntului, nimic nu poate răspunde întrebării firești: ce sînt, de fapt, OZN-urile ?

5. Ce ar putea fi și ce n-ar putea fi OZN-urile

Mă întorc la singurul OZN pe care l-am văzut, pentru că tot ce am citit, auzit, văzut în filme, fotografii, la TV, nu face cît acele secunde în care un corp oval a traversat orizontal, schimbîndu-și sub ochii mei culoarea, de la albul strălucitor al flăcării de magneziu la roșu-portocaliu, dispărînd apoi în crengile salcîmilor dintre blocuri. Bazat pe această experiență personală la care oricum cred că o să mai revin, pot afirma că OZN-urile nu sînt, de exemplu, planeta Venus – pentru că Venus nu zboară orizontal, paralel cu coamele acoperișurilor, nu apare pe ecranele radar ale stațiilor de dirijare de la aerodromul meu, parcurgînd spațiul de la nord la sud cu 6000 kilometri pe oră, și la numai cîteva zeci de kilometri de Pămînt. Venus nu e ovală, și dacă totuși ar fi, axa mare ar măsura mai mult de 3-400 de metri, și axa mică ar avea mai mult de 150 de metri, și cu toate că odată, de mult, planeta Venus a „fumegat", de atunci au trecut 10 milenii, și nu cred că am avut șansa să văd, în același timp, și pe Venus la 100 de kilometri de mine (distanță minimă, spun astronomii, 40 ml. km) și cu coadă, ca o cometă.

OZN-urile nu sînt nici stoluri de gîște, pentru că gîștele nu zboară la 80 kilometri înălțime, cu 6000 kilometri pe oră; poate OZN-ul meu să fi fost însă un fel de ou de gîscă, pentru că ouăle de gîscă sînt, într-

adevăr, ovale ?!

Între aceste extreme, fie o planetă pitică, fie un ou de gîscă uriaș, s-au mai propus o grămadă de variante. De cele mai multe ori, cei care neagă fenomenul OZN au grijă să analizeze doar cazurile care le convin; cele în care obiectul neidentificat de observator a putut fi, la o cercetare mai atentă, un elicopter, un balon meteo, un fulger globular sau chiar planeta Venus, cea atît de des invocată. Nu se acceptă nici măcar ideea de inexplicabil – orice nimerește în sfera noastră de observație, trebuie să aibă o explicație cuminte. O explicație conformă cu ceea ce știm în momentul respectiv. Mai ții-neți minte Academia Franceză și meteoriții ? Academia Franceză și fonograful ? Academia Franceză și aeroplanul Vuia ?

Cred că o planetă care s-a dezvăluit în întregul ei este o planetă plictisitoare. Cred că este anost un cer fără taine. O zi identică cu cea de ieri, dar asta e chestie de temperament. E cumplită o viață fără semne de întrebare, în care tot ce se întîmplă are o etichetă cuminte. Problema care se pune nu este de cele mai multe ori, *ce sînt OZN-urile*; se pune sub semnul întrebării însăși existența lor. Și astfel, obiectele zburătoare neidentificate se bucură cam de statutul oferit de Karinthy Frygies stafiilor: „Știința adevărată nu a afirmat niciodată că stafia nu a fost văzută de mii de femei bătrîne, știința adevărată îndrăznește să afirme doar că poate ceea ce au văzut cele o sută de mii de babe, nu era totuși o stafie".

O asemenea stafie a aterizat, în după-amiaza zilei de 24 aprilie 1967, la Socorro, New Mexico. Observînd obiectul lucitor care cobora într-o vale la marginea

orașului, polițistul Lonnie Zamora și-a condus mașina la fața locului; a observat pe fundul văii un ou metalic, de 3,5-4,5 metri înălțime, cu o emblemă pe învelișul bombat, așezat pe picioare metalice scurte; sub ou, părînd că examinează sau repară ceva, se aflau două ființe mici, cu înfățișare omenească, purtînd un fel de pelerine albe. Zamora mai avea douăzeci de metri pînă la OZN, cînd omuleții în pelerine l-au observat; au sărit în oul lor, apoi a țîșnit o flacără albastră, strălucitoare, și ciudata navă aeriană a decolat pe verticală, cu mare zgomot. „Un muget care îți spărgea timpanul" – a spus Lonnie Zamora. Împreună cu colegul Sam Chavez, chemat prin radio, Zamora a găsit la locul aterizării patru urme circulare, adînci de 9 cm, lăsate de trenul de aterizare; tufișurile din jur erau arse, făcute scrum de jetul albastru al oului zburător. În funcție de suprafața, adîncimea urmelor și gradul de tasare al solului, greutatea OZN-ului a fost estimată la cîteva tone; urmele echipajului nu s-au imprimat în solul tare.

Aceasta a fost stafia !

Știința adevărată, în persoana cunoscutului ufolog american dr. J. Allen Hynek, care pe atunci (1967) lupta de cealaltă parte a baricadei, a declarat că, întrucît oul cu emblemă nu a fost observat de stațiile radar din zonă, înseamnă că el nu a existat. Cînd, în urma consultării graficului de funcționare, s-a dovedit că stația în al cărei cîmp de radiolocație s-a petrecut incidentul (evenimentul !?) nu era nici măcar pusă sub tensiune în acel interval de timp, dr. Lincoln La Paz, specialist în studiul fenomenelor meteorice, a explicat că ciudata navă era... modulul lunar, LEM, experimentat pe atunci în mare secret la o bază militară din

zonă (probabil AFB White Sands, sau AFB Kirtland), în vederea folosirii lui în cadrul programului Apollo, finalizat cîțiva ani mai tîrziu.

Nu cred că stă în picioare.

Întîi, pentru că nu văd, avînd douăzeci de ani de zbor pe avioane cu reacție, cam de ce natură poate fi o defecțiune evident a instalației de forță de pe o aeronavă construită pe Pâmîntul nostru, care să îți dea posibilitatea să aterizezi, să o remediezi în cîteva minute, și să decolezi la apariția sergentului Zamora. Pentru că exact anii de zbor m-au învățat că nimeni, niciodată, cel puțin în aviație, nu poate fi exhaustiv, i-am întrebat și pe colegii mei, ingineri specialiști în motoare aeroreactoare, și părerile lor au coincis. Cum însă motoarele noastre turboreactoare se deosebesc suficient de motoarele rachetă care propulsau LEM, l-am întrebat și pe cosmonautul Dorin Prunariu dacă e posibilă, la un motor rachetă, o defecțiune de o asemenea natură.

A ridicat din umeri: fii serios !

De regulă, datorită complexității motoarelor turboreactoare sau rachetă de tipurile cunoscute, o defecțiune care presupune oprirea motorului nu poate fi „șurubărită" cu trusa de bord într-o vale de lîngă Socorro, New Mexico. Cum spunea inginerul regimentului, „sau ține pînă acasă, sau te lasă". Defecțiunile care apar la instalația de forță și care presupun întreruperea zborului, nu pot fi remediate la fața locului – cel puțin pentru tipurile de motoare pe care le cunosc. Un coleg de la elicoptere, pilot pe IAR 316-B, mi-a spus: „...te înșeli. Noi avem un bec roșu, «filtru înfundat», și cind becul ăsta se aprinde pe tabloul de bord, aterizăm acolo unde sîntem, oprim motorul, curățăm

filtrul, pe urmă pornim și decolăm iar".

Corect, și nu știam, dar elicopterul, prin el însuși, e ceva care poate ateriza cam pe unde vrea el, și cînd vrea, și după asta se poate ridica din nou; pe cînd LEM nu-și poate permite să aibă asemenea filtre, și nici becuri roșii care să anunțe echipajului înfundarea lor. Și oricum, cazul de la Socorro a rămas cap de afiș în literatura de specialitate, și cei care nu cred în existența OZN-urilor ar fi făcut mare caz după ce programul Apollo și LEM n-au mai constituit nici un secret, și NASA ar fi dat probabil o declarație în care ar fi arătat că nava străină de la Socorro era de fapt un prototip cu regim secret etc.

Ori asta nu s-a întîmplat, cel puțin din cîte știu.

Apoi, era greu de confundat LEM, un fel de păianjen mare, fără nimic aerodinamic, cu un ou. Se poate însă că ceea ce a văzut Lonnie Zamora să fi fost doar compartimentul de revenire, acea parte din LEM care decolează de pe Lună și care într-adevăr, privit de la distanță și cu multă bunăvoință, ar aduce cu un ou.

Dar Lonnie Zamora s-a aflat la 20 de metri de nava ovală. Și oricum, este greu de crezut că NASA își încearcă prototipurile secrete deasupra unor localități, cînd are la dispoziție deșertul Mojave, Oceanul Pacific, Oceanul Atlantic și suficiente poligoane USAF, cu suprafețe de mii de kilometri pătrați și cu nici un martor supărător pe acei mii de kilometri pătrați.

Și așa mai departe.

Deci, OZN-urile – între planeta Venus și oul de gîscă – n-au vrut să fie, cel puțin la Socorro n-au fost – nici măcar aparate experimentale cu regim secret. Nu contest că uneori, posibil de multe ori, OZN-urile sînt

într-adevăr meteoriți, aparate terestre de zbor observate dintr-un unghi mai puțin obișnuit, baloane meteo, inversiuni de temperatură, aeronave zburînd cu farul de bord aprins, proiecții ale unui psihic dezechilibrat, eventual farse. Dar nu întotdeauna. Nu în cazuri limpezi, devenite clasice, ca cel prezentat aici: ca cel de la Boaionai, Noua Guinee: ca cel de la Kelly, Kentucky, SUA; ca cel de la Petrozavodsk, URSS; ca cel din pădurea Baciu, lîngă Cluj, România; unele din acestea pe nedrept discreditate, luate în rîs, răstălmăcite, acuzate de fals cu premeditare, dar niciodată explicate pînă la sfîrșit. E interesant de urmărit opinia oamenilor de știință, savanți consacrați, despre ce n-ar putea fi, sau chiar despre ce ar fi, fenomenul OZN.

„Aceste obiecte – OZN – sînt concepute și dirijate de ființe inteligente, care au atins un nivel de dezvoltare foarte înalt. Este probabil ca ele să nu vină din sistemul nostru solar, și poate nici din Galaxia noastră" (dr. Hermann Oberth).

Oare, știe ceva dr. Hermann Oberth ?

„Nu există așa ceva – farfurii zburătoare – nu există nici una" (dr. Hugh Dryden, director al Comitetului Consultativ de Aeronautică).

„Domnilor, regret că am făcut această declarație... cu privire la farfuriile zburătoare. N-a fost decît o părere personală, nimic mai mult" (aceleași, o săptămînă mai tîrziu).

O părere personală, exprimată de pe poziții oficiale, lasă impresia unei păreri oficiale. Oficială sau personală, care din două e cea bună ?

„Ceea ce surprinde, este gradul de inteligență al celor care văd OZN-uri, și le semnalează; ei depășesc

sigur nivelul mediu, iar în unele cazuri sînt mult deasupra acestui nivel. Martorul ocular tipic este un om cinstit și demn de încredere" (dr Allen Hynek).

„Cu siguranță, farfuriile zburătoare există și sînt nave interplanetare" (Air Marshall Hugh Dowding, comandant șef al aviației de vînătoare RAF în Bătălia Angliei).

„Farfuriile zburătoare există doar în imaginația celor care le caută pe cer" (Dwight Eisenhower, comandant suprem al forțelor expediționare aliate în al doilea război mondial, ulterior președinte al SUA).

Declarația Air Marshall-ului Dowding se bazează, probabil, pe numeroase rapoarte prezentate de piloții combatanți între 1939-1945, referitoare la aeronave neidentificate, care asistau la operațiile aeriene ale părților în conflict; declarația președintelui Eisenhower nu știu pe ce se bazează, dar reprezintă o opinie. Nici sir Hugh Dowding, nici președintele Eisenhower n-au fost oameni de știință, totuși...

„Dacă aceste creaturi sînt mai inteligente decît noi, s-ar putea să se fi decis să stabilească doar un contact minim cu noi, sau poate nici unul" (raportul Institutului Brookings, cu privire la viața extraterestră).

Dacă s-au decis, înseamnă că există.

„Ceva ce depășește inteligența noastră vizitează Pâmintul" (dr. Mitrofan Zverev, URSS).

„Drăcia dracului ! Aș vrea să știu ce fel de nave sînt acelea care au aselenizat înaintea mea pe cealaltă parte a craterului ?" (Neil Armstrong, primul om care a călcat pe Lună, raport transmis în clar prin radio, înainte de aselenizare).

„Vai, ce multe sînt ! (OZN-urile). Roiesc ca albinele

în stup" (unul din membrii expediției Apollo XVII, impresii de la fața locului).

„Farfuriile zburătoare există, și vin din Cosmos. Ele aparțin unui popor de oameni plecați de pe Terra acum 20000 de ani" (A. Einstein).

Pe ce vă bazați, domnule Einstein ? Știți ceva – adică despre OZN – știți mai multe decît noi ? Ce anume ? Și dumneavoastră, și dr. Oberth, sînteți foarte categorici în afirmații grave; doar dacă n-ar fi felul de a glumi al oamenilor de geniu.

Afirmațiile citate se bazează numai pe autoritatea necontestată a celor care le-au făcut, sau și pe altceva ? Pe *ce* anume ?

Știți ce mai spune dr. Oberth despre OZN ?

„Conform dovezilor pe care le am, numărul observațiilor de OZN-uri se ridică la aproximativ 80000. Din acestea, 39% s-au dovedit a fi lucruri obișnuite, observate de martori nespecialiști: baloane meteo, avioane, sateliți, meteori, fulgere globulare, arme secrete (?), miraje... În alte 50% din cazuri, obiectele observate n-au fost identificate precis, dar semănau atît de mult cu cele prezentate mai sus, încît e foarte posibil să fie vorba tot de lucruri care țin de noi.

Rămîn 11% din observațiile amintite – și asta înseamnă cam 9000 de cazuri, cărora nu li s-a găsit nici o explicație. Nu e vorba de comunicări false sau neadevărate, căci în această categorie se încadrează observații ale unor oameni de înaltă calificare, ofițeri de aviație experimentați și operatori radar... Multe din observațiile acestea au fost coroborate (cele ale piloților cu cele ale operatorilor radar, *n.n.*) și corespund în asemenea măsură, încît se poate admite o cauză comună.

Din toate încercările de a explica ce se întîmplă, singura ipoteză ce nu a putut fi combătută este aceea că OZN-urile sînt nave spațiale provenind din alte lumi. de pe alte planete Prin această afirmație, desigur, nu se poate spune că explicația trebuie să fie și neechivocă. Poate fi vorba de ceva atît de deosebit, încît nici nu putem presupune ce se întîmplă în realitate.

...Numai în galaxia noastră există peste 50 miliarde de sori, care pot avea planete întocmai ca Pămîntul. Și mai există și 50 milioane galaxii asemănătoare cu a noastră ! Eu admit că OZN-urile sînt nave spațiale de pe alte planete. Dețin chiar informații că extraterestrii ar fi luat legătura cu pămîntenii, ei preferînd deocamdată să comunice mai mult cu japonezii decît cu europenii sau alții...

...Din cele comunicate pămîntenilor, extratereștrii se pare că au confirmat, între altele, cîteva adevăruri știute, și anume că evoluția lumii tinde de la haos spre cosmos, de la anorganic la organic, de la lupta tuturor contra tuturor, la cooperare rațională a tuturor"

Poate singurul adevăr cuprins în cartea asta e că Pămîntul, de acum 4-8-11 milenii era, efectiv, altă planetă. Ceea ce izbește însă, e greutatea cu care renunțăm la principii, legi, reguli, cunoștințe – care la un moment dat devin lesturi. Poate avem nevoie, prin natura noastră, să avem o ancoră, un necesar punct de sprijin; dar ancora, la un moment dat, este ridicată și apoi aruncată în altă parte, la sute, mii de mile distanță Cînd ancora s-a înțepenit se taie lanțul și corabia merge mai departe.

Cred că am depășit stadiul întrebărilor gen: e adevărat ? Cred că trebuie doar să decantăm – de fapt nici

atît – să interpretăm doar corect, să găsim grila, numitorul comun care să facă accesibil, de înțeles pentru sistemul nostru de a fi, adevăruri cuprinse în alte sisteme de „a fi". Cred că trebuie să învățăm să înțelegem – nu mai mult – ci altceva decît ceea ce sîntem noi obișnuiți să înțelegem. Să învățăm să ne deschidem, spre ceea ce, aparent, e de neînțeles.

Cînd o personalitate copleșitoare face o afirmație bazîndu-se doar pe autoritatea sa, cred că greșește dacă nu ține cont că în cunoaștere, oricum, lucrurile se întîmplă indiferent de autoritatea personalităților. De fapt, mai cred că savanții știu bine treaba asta, altfel nu ajungeau savanți. Totuși... în 1919, K. E. Țiolkovski, la al cărui nume orice aviator, cosmonaut, om al acestui început de eră cosmică se descoperă, scria: „Lucrările mele au arătat că, grație unor măsuri artificiale speciale la care omenirea nu va ajunge așa repede, orice ființă vie va putea fi trimisă fără primejdie de pe Pămînt pe alte planete, și înapoi. Un asemenea transport cu participarea rațiunii nu a putut avea însă loc în trecut, deoarece *noi n-am descoperit nicăieri, și nici nu vom putea descoperi vreodată*, urmele unor ființe superioare, venite conștient pe Pămînt. Prin urmare..." etc. etc. De ce, Konstantin Eduardovici ? Pe ce vă bazați ? Dacă pînă în 1919 n-am descoperit urme de vizitatori dinafară, nu vom găsi nici de acum înainte ? Știți cîte lucruri de neimaginat în 1919 alcătuiesc realități incontestabile, alcătuiesc firescul nostru în 1985 ? Și cam care e nefirescul acestor ani ? Știți că pe Lună Neil Armstrong a fotografiat un imens OZN cilindric, lung de 1500 metri ? Știți că în jurul Pămîntului există centurile van Allen ? Că de pe Pămînt, cu mult înaintea rachetelor

dumneavoastră desenate pe hîrtie, decolau *vimaane* despre care nu știm precis din ce erau făcute ? Că am mai avut un război mondial dar nu ne potolim, îl clocim pe al treilea ? Ați auzit de radioastronomie ? Știți că sînteți considerat părintele astronauticii și la Kaluga vi s-a înălțat un monument nemaipomenit, înalt de peste 50 metri ? Nu săriți în sus la ideea că, după 65 de ani, confrații dumneavoastră în ale științei se sprijină și argumentează imposibilitatea venirii pe Pămînt a unor cosmonauți din alte lumi, cu afirmații făcute de dumneavoastră, dar adevărate, justificate, sprijinite de realitate, doar pînă în 1919 ? Știți despre OZN-uri, și care e părerea colegilor dumneavoastră în ale geniului și îndrăznelii omenești, Albert Einstein și Hermann Oberth, despre aceste apariții pe cerul planetei noastre ?

Știți că nici pînă azi nu știm nimic ?

6. Ce sînt, totuși, OZN-urile

(cîteva cazuri clasice)

Agenția TASS transmitea că două avioane militare iraniene au descoperit, la 18 septembrie 1976, un aparat de zbor neidentificat, pe care l-au considerat inițial ca fiind o aeronavă de tip nou, ce ar aparține unei puteri străine. Urmărind aeronava care nu semăna cu nimic cunoscut, piloții iranieni au observat desprinderea din aceasta a unui obiect discoidal cu diametrul de 4-5 metri, care a aterizat la cîțiva kilometri de marginea sudică a Teheranului. Probabil că aviatorii iranieni zburau pe avioane de viteză mică, sau din acest moment intervin și observatori de la sol, pentru că precizia relatării întrece posibilitatea unor piloți la comenzile aparatelor de vînătoare; în orice caz, din nava aterizată au ieșit doi piloți, înalți de aproximativ 2,5 m, echipați cu combinezoane strînse pe corp, de un argintiu-mat. După ce au observat cîtva timp terenul, aceștia s-au: reîntors în „farfuria" lor și și-au luat zborul. Iranienii au invitat specialiști sovietici să colaboreze la elucidarea cazului; cercetarea solului în zona aterizării a dus la descoperirea unor urme, a căror analiză permite estimarea greutății OZN-ului discoidal la aproximativ 5 tone.[3]

[3] Știrea a fost transmisă la 21 sept. 1976 de către corespondentul agenției TASS în Iran (din referatul „Sîntem oare singuri în

Într-un document NATO dat publicității la 25 octombrie 1976, se descrie un OZN asupra căruia s-au lansat rachete sol-aer; înainte de a atinge „planeta Venus", „proiecția parapsihologică", „meteoritul care a uitat să cadă" – rachetele au întîmpinat o piedică de natură necunoscută, și „au fost *autodistruse*, cu o rază asemănătoare laserului". Aici comunicatul e neclar, și merită să fie puțin analizat. De regulă, orice proiectil – dirijat sau nu, de la elementarul proiectil de tun pînă la proiectilul reactiv autodirijat aer-aer, ori la racheta balistică cea mai sofisticată – are un mecanism de autodistrugere, relativ simplu și sigur în funcționare ca toate lucrurile simple, care provoacă explozia componentei de luptă atunci cînd ținta nu a fost atinsă. De aceea, nu cred că era necesară o aparatură oricum suficient de complexă, care să emită o rază laser, sau ceva asemănător, pentru autodistrugerea rachetelor sol-aer. Și o rachetă explodată cu un mijloc de la sol nu se autodistruge, ci este distrusă. Cred că, de fapt, interpretarea corectă a textului este: rachetele au întîmpinat o piedică de natură necunoscută, fiind distruse (de acel OZN) cu o rază asemănătoare laserului. Seamănă mai mult cu ce s-a petrecut în situații similare Și tehnologia militară terestră a reușit doar în 1982, din ce știu, realizarea unui laser capabil să distrugă o rachetă (proiectil AA autodirijat prin procedeu activ de radiolocație Phoenix) aflată în zbor. În orice caz, rămîne valabilă acea „piedică de natură necunoscută", întîlnită și de rachetele sol-aer vietnameze, lansate fără

Univers ? Rațiune în Cosmos ?" de V. G. Agaju, candidat în științe tehnice, Moscova, 1980; Bull. DPG B.A.S. și F.M.M.)

rezultat asupra unor OZN-uri care evoluau pe cerul Hanoiului – acele rachete explodau, din cauze neelucidate, înainte de a-și atinge ținta.

La 6 iulie 1965 – țin minte pentru că și eu sînt născut pe 6 iulie, dar 1945 – la 6 iulie 1965, marinari și ofițeri de pe petrolierul norvegian „Jawesta", care naviga în Oceanul Atlantic, au observat un obiect cilindric de mari dimensiuni ieșind din ocean și trecînd foarte aproape de vas. Cilindrul, cu cap ogival, nu avea aripi sau ampenaje; pe flancuri se vedeau hublouri, iar din partea posterioară ieșea o coadă de flacără albastră. Se pare, deci, că OZN-urile evoluează adesea și sub apă, la fel de dezinvolt ca și în aer.

Tot în Atlantic – ocean nebulos, graniță și punte între două lumi știute, cu mări de alge plutitoare, cu insule ascunzînd populații pierdute, el însuși acoperind continentul scufundat Atlantida, cu acel controversat și incert triunghi al Bermudelor în care pier avioane și nave, traversat oficial pentru prima oară de la Est la Vest abia în 1492 de Columb, cu a sa „Santa Maria", înfrînt pentru a doua oară de la Vest la Est în 1927, de Ch. Lindbergh, cu avionul „Spirit of Saint-Louis" – în Oceanul Atlantic deci, un portavion american escortat de alte 12 nave a descoperit, prin aparatura de detecție submarină, existența unui obiect care se deplasa sub apă cu 150 noduri – asta înseamnă 280 kilometri pe oră. Submarinele noastre de atac dezvoltă în cel mai bun caz, cam 35 noduri – 65 kilometri pe oră – în imersiune. Obiectul submarin a însoțit grupul de nave 48 de ore, după care a plonjat vertical, fiind pierdut de stațiile de hidrolocație la 5000 metri adîncime. Alt obiect submarin neidentificat a însoțit vasul sovietic de cercetări

științifice „Vladimir Vorobiev". În imediata apropiere a lui „Vladimir Vorobiev", la 20 metri adîncime, se rotea în sens invers acelor de ceasornic, un imens cerc alb, lumineseent, împărțit în 8 sectoare, avînd raza de 180-200 metri. Într-o scufundare profundă, profesorul Piccard, aflat în al său batiscaf glorios Trieste, a fost însoțit de „un corp oval", care evolua nestingherit la adîncimi abisale.

Un caz într-adevăr clasic, și – în sfîrșit – fără explicații oficiale, care implică și existența unui echipaj de ozenauți, este relatat de Frank Edwards: sîmbătă 21 august 1955, la ora 19, în spatele fermei Sutton, lîngă Kelly, Hopkinsville, statul Kentucky, a aterizat un obiect circular, strălucitor. Pe la ora 20, alertați de cîini (întotdeauna cîinii, caii, vacile, găinile simt apropierea OZN-urilor și reacționează prompt, violent, înainte de observarea vizuală a acestora), alertați deci de cîini, doi din bărbații aflați în clădirea fermei au ieșit în curte, și au văzut la 15-20 metri un humanoid care iradia o luminiscență alb-verzuie. Humanoidul s-a apropiat de cei doi bărbați amuțiți – dumneavoastră cum v-ați purta într-o situație similară ? Arăta ca un om mic, un metru înălțime, și purta un costum lucitor, cu aspect de metal nichelat. Capul era disproporționat de mare – după canoanele noastre –, dar aș da orice să știu cam ce impresie au făcut cei doi Sutton – în blugi, cămăși cadrilate și cizme cu pinteni – omulețului venit din neștiut. Brațele straniului și nepoftitului musafir erau lungi, cu mîini palmate și degete avînd gheare lungi. „Făptura aceea... pășea ca un om foarte bătrîn, sau ca o specie de maimuță – folosindu-se aproape mereu de mîini" – declara mai tîrziu doamna J. C. Sutton.

Judecînd după reacția lor, oamenii din Kentucky au reflexe rapide, și nu gîndesc foarte mult cînd e vorba să le folosească. John și Elmer Sutton au tras în omulețul de nichel, de la 6 metri distanță, cu o armă de vînătoare și cu un revolver de 5,5 mm. Humanoidul a căzut pe spate, apoi s-a ridicat imediat și a fugit; iar clanul Sutton s-a baricadat în casă și a stins lumina. Pe urmă femeile au țipat că cineva privește prin geamul sufrageriei; un omuleț, agățat de rama ferestrei, privea înăuntru. Martorii au reținut că purta un fel de cască și avea ochii mari, alungiți, sub casca aceea. Și asupra acestui indiscret s-au tras cîteva focuri de armă, care l-au convins să se retragă de la geam – gloanțele loveau în plin însă ricoșau, ca și cum ar fi fost deviate de un metal. S-a mai tras cu arma împotriva omulețului observat pe coama acoperișului, și asupra altuia, urcat într-un copac – cu totul, în seara aceea, bărbații Sutton au tras cam cincizeci de focuri, marcînd întîlnirea dintre cele două civilizații. Nici nu știu dacă n-au făcut bine – în decembrie 1954, Jesus Paz, un tînăr din San Carlos, Venezuela, era să fie răpit de „două creaturi păroase, cu înfățișare omenească", care încercau să-l tîrască în nava lor discoidală.

La 18 august 1968, Emil Barnea face lîngă Cluj, la liziera pădurii Baciu, trei fotografii ale unui OZN discoidal, cu dom central, aflat inițial la 600 metri înălțime, cu diametrul real estimat la 30 metri. Aceste fotografii aveau să facă epocă, ele relevînd un fenomen care ține de o fizică necunoscută nouă: analizînd repartiția luminii și umbrelor pe domul central și pe rebordurile navei străine, se constată că obiectul avea o luminozitate proprie, care o întrecea pe cea a soarelui

în dimineața de vară; mai mult, examinarea atentă a clișeelor obținute de E. Barnea indică posibilitatea extinderii sau retragerii zonei luminoase, după legi care, pentru noi, țin de domeniul unui viitor incert. Analiza aprofundată a acestui caz o face, cu multă competență și discernămint, ing. Florin Gheorghiță în cartea sa „Enigme în galaxie" (Ed. Junimea, 1984). În aceeași lucrare, autorul prezintă cazul unui imens „balon piramidal", fotografiat la 19 septembrie 1968, deasupra Clujului. Staționat la 8-9000 de metri deasupra orașului, balonul a făcut „punct fix" timp de patru ore, fiind văzut de sute de locuitori. Fără nacelă, fără nici un organ motor evident, cu învelișul din plastic (?) curbat sub presiunea vîntului care bătea cu 80 km/h la înălțimea aceea, balonul a staționat deasupra centrului orașului; privit din partea opusă soarelui, se observa un joc de lumini galben-portocalii, care păreau a proveni dintr-o sursă interioară. Fotoreporterul clujean Wagner Rudolf, pozînd balonul, a avut surpriza să constate, la developarea și mărirea clișeelor, că în interiorul învelișului cu aspect de material plastic se aflau două OZN-uri discoidale, staționate la mică distanță unul de celălalt. O fotografie similară, în împrejurări asemănătoare, a obținut prof. univ. dr. Ernest Ungureanu, la 22 septembrie 1978, pozînd un „balon" staționat deasupra Iașului. În ambele cazuri, analiza clișeelor indică luminozitatea proprie a corpurilor discoidale aflate sub înveliș – și ing. Fl. Gheorghiță propune un interesant model de explicare a acestor fenomene, ce depășesc cu mult cunoștințele noastre de fizică. Iar dacă nici fotografiile făcute la Cluj și la Iași nu explică ce sînt OZN-urile, revista „Phenomenes Spatiaux", nr. 18/1968,

citînd surse canadiene, explică măcar cum au ajuns OZN-urile în balonul de plastic. La 29 august 1967, Y. Guindon a observat aterizarea unui obiect strălucitor. Apropiindu-se, a văzut cum „din vîrful său... s-a ridicat un cilindru luminos. Cînd a atins 10-12 metri înălțime, acesta s-a desfăcut și a căzut în jurul navei, ca un clopot transparent... Semăna cu un sac de plastic, așezat în picioare". Și în cazul de la Catanduva, OZN-ul aterizat s-a învăluit într-un clopot de plastic transparent, iar atunci senzația de căldură și rarefiere a aerului, resimțită de Onilson Patero, a dispărut. În apropierea localității Borisoglebsk, URSS, locotenentul major Vladimir Palțev a observat o navă discoidală, avînd în partea superioară o cupolă emisferică; sub cupola transparentă, ofițerul a văzut limpede figurile celor doi piloți, asemănătoare chipurilor noastre de oameni ai acestei planete. Unul din piloți se sprijinea de partea superioară a emisferei „cu o mînă care avea cinci degete".

Diferite surse de presă, printre care ziarele „Industria socialistă" din 23 septembrie 1977 și „Comsomolistul din Cuban", apărut la 7 octombrie același an, descriu apariția unui imens OZN deasupra orașului Petrozavodsk, la 20 septembrie 1977.

„În jurul orei patru dimineața, pe orizontul întunecos a apărut o uriașă «stea», puternic luminată, trimițînd fascicole de lumină sub formă de impulsuri spre sol... Steaua... s-a oprit deasupra orașului, acoperindu-l cu raze luminoase, care dădeau impresia unei ploi torențiale de lumină". Acolo unde lumina atingea pavajul, acesta era perforat de găuri rotunde, produse parcă prin topire. Geamurile de la apartamentele locuitorilor,

care în acea noapte lipseau din oraș, au fost de asemenea găurite de razele de lumină – diametrul găurilor variind de la 5-7 mm la 3-4 cm; pe podea, sub geamul perforat, s-au găsit bucățile rotunde de sticlă „decupată". Semnificativ: primele probe de geamuri perforate, trimise la Moscova spre cercetare, însoțite de relatarea cazului, au fost aruncate la gunoi

Un om de știință sovietic, martor ocular, descrie astfel OZN-ul: „semăna cu o scoică uriașă, ovală. A zburat deasupra portului și plutea peste un vas ancorat lung de 142 metri, și făcînd o comparație, s-a stabilit lungimea OZN-ului la 104 metri". Apoi, nava strălucitoare s-a îndreptat „ca o meduză de lumină" spre lacul Onega, unde un obiect mai mic s-a desprins din corpul principal și a plonjat în lac. ,,În acel moment, corpul principal a «ars» în norii de deasupra lacului o gaură eliptică, roșie-mată și cu margini albe... și a dispărut prin ea".

Cazurile prezentate au puncte comune, și permit tragerea unor concluzii: OZN-urile sînt obiective (unele au fost văzute de sute, de mii de oameni, fotografiate, observate concomitent pe ecranele radar); sînt corpuri materiale (lasă urme pe sol, un OZN în dificultate a retezat un grup de palmieri în Brazilia, un avion militar japonez a aterizat cu greu, avînd ampenajul zdrobit în urma impactului cu un OZN) și par dirijate în acțiunile lor de o inteligență al cărei scop ar putea fi observarea și cunoașterea planetei noastre – măcar a acelei părți din planetă care, știm noi, constituie lumea noastră. Și pentru că oricum uităm repede, pe lîngă lecția pe care meteoriții au dat-o oamenilor de știință francezi, și Stephenson savanților englezi ș.a.m.d., citez acum, în

1985, dintr-un nu foarte vechi „Dicționar filozofic", editat în 1954: „cibernetica este o știință reacționară, falsă, apărută în SUA după cel de al doilea război mondial". Și încă: „...genetica... e femeia de stradă a imperialismului". Noi învățam la școală că Mendel a fost un călugăr trăznit care încrucișa șoareci albi cu șoareci negri, și număra petele albe de pe șoarecii negri nou-născuți sau vice-versa.

Nu se rezolvă marc lucru, ignorînd.

Un om de știință francez (iar francez !) spunea: „Pînă cînd această problemă (un OZN) nu va ateriza în fața sediului Academiei de Științe din Paris, nu voi crede în existența ei".

Pînă la urmă, „această problemă" a aterizat în fața sediului unei Academii de Științe – însă a R.S.S. Gruzine. Nu știu sigur ce părere au de atunci învățații gruzini despre povești cu nave aeriene venite din necunoscut, însă, oricum, în URSS s-a înființat un organism oficial de studiu și cercetare a fenomenului OZN.

7. Cu ce ajung pînă la noi

Ca să ajungă la noi, colegii din neștiut folosesc mașini de zburat care pe mine, ca pilot, mă complexează și mă fac să devin brusc un amator care habar n-are de nave aeriene într-adevăr moderne, de modul în care se gîndesc, proiectează, realizează, pilotează asemenea mașini. Nu știu ce le susține în zbor, pe ce principiu lucrează instalația lor de forță, ce sistem de comenzi au, ce nemaipomenit sistem de navigație – trebuie să fie, dacă reușesc să ajungă de acolo de la ei pînă la noi. (Sau poate ?...) Nu știu cum arată tabloul de bord, cam ce indică aparatele lor de pilotaj, de control-motor și, în general, tot ce știu se reduce la aceea că, indiferent de unde vin și cine le-a gîndit, de forma lor și principiile pe care sînt construite, acele mașini au totuși un corp, un fuselaj deci, organ de propulsie, tren de aterizare, unele au și aripi, faruri, antene, și exact asta le face *de înțeles* și mi le apropie pînă la a-mi putea permite să vorbesc despre ele – aceste elemente comune cu ceea ce avem noi în materie de aparate de zburat. Se mai cunosc, contradictorii și deconcertante pentru că depășesc de departe tot ce credem despre mașinile zburătoare, performanțele de viteză ale OZN-urilor, înălțime, capacitate de accelerare, rază de viraj, posibilitatea de evoluție nestingherită în aer, cosmos, pe apă, sub apii, posibilitatea de staționare la punct fix și aterizare-decolare verticală. Mai cred că un OZN,

din punct de vedere pilot, e relativ simplu și plăcut de pilotat, pentru că o mașinărie cu performanțe atît de sofisticate presupune o concepție de proiectare-realizare limpede, care a știut să determine și să elimine tot ce este inutil, și să păstreze numai ce e necesar. Și fiind, oricum, vehicule de explorare, probabil au fost gîndite și făcute astfel încît să nu se defecteze (probabilitatea de defectare admisă pentru sistemele de stabilizare artificială ale avioanelor noastre este de $1x10^{-9}$ pe ora de zbor; pentru sistemele automate de aterizare, de $1x10^{-7}$ pe 0,5 ore de zbor etc.; mi-ar plăcea să știu probabilitățile similare admise de constructorii OZN-urilor pentru aparatele lor) – deci să nu se defecteze, și să nu țină pilotul crispat pe comenzi, și să nu-i aglomereze bordul cu date de care nu are nevoie. Gred că OZN-urile au deci acea simplitate eficientă și plină de rafinament pe care numai sistemele foarte complexe și-o pot permite s-o aibă, și, în general, dar asta e o chestie personală, aș fi absolut fericit să mă aflu, măcar o dată, la comenzile unei asemenea mașini de zburat. Poate nici nu are comenzi. Poate că se pilotează cu gîndul, așa cum exemplare experimentale de F-16 se pilotează prin comenzi date verbal. Poate e o mașină inteligentă, care nici nu se pilotează pentru că știe ea singură, mai bine decît echipajul, ce are de făcut.

Poate, totuși, vom zbura odată cu asemenea mașini.

Așa cum diferite tipuri de aeronave terestre se deosebesc, înainte de orice, prin aspectul exterior, și OZN-urile diferă ca înfățișare, putînd fi clasificate, funcție de formă, în mai multe clase, categorii, tipuri. Interesant că, în general, formele OZN-urilor respectă

legile descoperite și aplicate și de aerodinamica noastră; posibil, de la elaborarea „caietelor de sarcini", aceste mașini sînt destinate atît deplasării în spațiul cosmic, aproximativ vid, cît și în medii fluide relativ dense – gazoase sau lichide.

După forma lor, cele mai multe OZN-uri sînt discoidale (au devenit blazonul întregii familii, fiind cel mai des întîlnite, cam 50% din cazuri); din cîte știm, această formă este cea mai adecvată deplasării într-un mediu gazos sau lichid. Interesant că, așa perfecte – și folosind sisteme de bord ale căror principii de funcționare doar le bănuim – după efectele lor – anti-gravitație, ionizarea mediului în care se deplasează – a-paratele de zbor discoidale par a se supune cerințelor zborului în atmosferă, ca orice aeronavă obișnuită; ca dirijabilul contelui Zeppelin; ca aeroplanul Vlaicu; ca IAK-ul 18, din pînză și cu motor de 160 C.P., cu care zburam în școală; ca MiG-ul 23 cu geometrie variabilă; ca deltaplanul, cu care nici nu știu dacă aș avea curajul să zbor. Oricum, dacă OZN-urile discoidale ating vite-ze de ordinul a 300000 kilometri pe secundă și peste – savantul sovietic Veinik indică $2{,}1 \times 10^6$ km/s ca viteză posibilă de deplasare a corpurilor, de șapte ori viteza luminii – la aceste valori „vidul" cosmic devine el însuși spațiu dens, care reclamă o formă adecvată pen-tru corpurile care se deplasează prin acest mediu.

Așa cum atmosfera blîndă în care ne mișcăm, res-pirăm, trăim, devine la viteze peste 500—600 km/h un mediu dur, ostil, capabil de efecte mecanice de ordinul a zeci de tone-forță[4] (v-a prins vreodată pe munte un

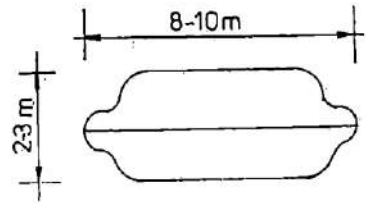
[4] 1 tf ≈1000 dN

vînt de numai 160-180 km/h ?), spațiul „vid", prin efectul de aglomerare, comprimare a particulelor existente în golul interplanetar, interstelar – datorat imensei viteze de deplasare – devine la fel de greu penetrabil ca atmosfera terestră densă. Mă întreb numai dacă la asemenea valori noțiunea de viteză ca mărime fizică, așa cum o cunoaștem, își mai păstrează sensul. Și apare, firesc, problema rezistenței la înaintare, ca pentru orice corp care se deplasează într-un mediu fluid. Atunci forma „navei cosmice" se supune acelorași imperative ca orice aeronavă obișnuită, și proiectanții trebuie să găsească o formă adecvată, pentru ca opera lor să nu se aprindă datorită încălzirii cinetice, sau să nu fie zdrobită de presiunile imense născute pe suprafața sa prin deplasarea în acel spațiu pe care noi îl considerăm, simplu, atît de vid, încît proiectele noastre de nave cosmice sînt o aglomerare pitorească de tuburi, rezervoare, antene, panouri desfășurate de celule fotoeleetrice si gigantice inele toroidale, care nu au nici măcar bănuiala ideii de gazodinamică a spațiului cosmic.

Problema portanței se pare că nu intră întotdeauna în atenția proiectanților de OZN-uri discoidale; în multe cazuri, acestea au fost observate deplasîndu-se liniștite „pe cant" în zbor rectiliniu, deci portanța dezvoltată aerodinamic era aproape nulă; însă nici echipajul, nici nava, nu păreau afectați de această problemă.

Cred că indiferența echipajului față de poziția navei este posibilă atunci cînd nu există gravitație; sau cînd echipajul are posibilitatea să direcționeze vectorul forței gravitaționale așa cum îi place; sau în situații pe care nici măcar nu le pot deduce.

Fig. 3 — Schema OZN-ului fotografiat de Paul Villa, lîngă Albuquerque, New Mexico, SUA, 16 iunie 1963



— semnul de pe fața inferioară a OZN-ului imprimat și pe benzile din polifluorură de vinil lăsate la locul aterizării

Fig. 4 — Schema OZN-ului fotografiat la San Jose de Valderas, Madrid, Spania, 16 iunie 1967

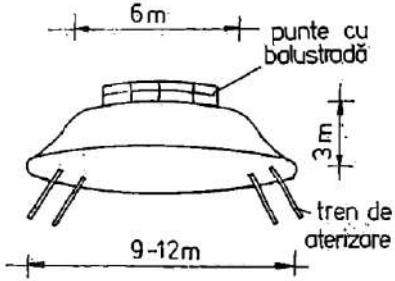


Fig. 5 — Schema OZN-ului observat de William B. Gill, Boaionai, Noua Guinee, 26 iunie 1957

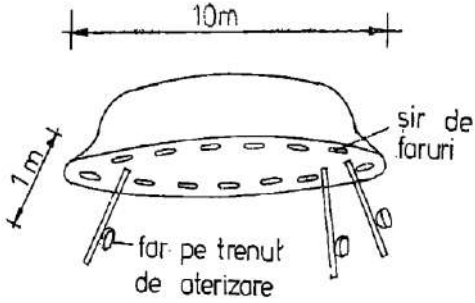


Fig. 6 — OZN-ul observat de J. W. Tihe, pilot al companiei Trans Australian Airlines, la 24 mai 1965, hotel Retvent,m-ții Eton, Makay, Australia

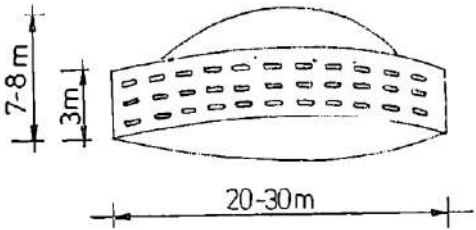


Fig. 7 — OZN-ul observat de James Flynn, la Fort Myer, Florida, SUA, la 14 martie 1965

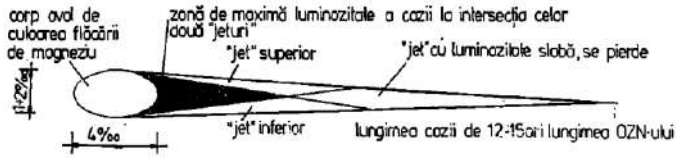


Fig. 8 — OZN-ul observat de autorul cărții — decembrie 1972

Și mai cred că, în situația în care un vehicul are formă aerodinamică, iar portanța nu prezintă pentru deplasarea sa nici o importanța, măcar una din cauzele aplicării acestei soluții este legată de diminuarea rezistenței la înaintare.

Iată cum descrie întîlnirea cu o formație de patru OZN-uri discoidale Cecil Bridge, fost personal navigant USAF, aflat în echipa trenului 91, Monon, Indianapolis :

„...erau la cel mult 300 picioare înălțime, și au trecut chiar deasupra vagonului în care mă aflam. Aveau cel mult 50 de mile pe oră, și după mine aveau cam cincisprezece metri în diametru. Erau în formă de disc, și străluceau așa cum strălucește un obiect fluorescent – înconjurate de o aură difuză... Apoi au coborît și s-au apropiat din nou. Aproape atingeau vîrfurile copacilor de lîngă calea ferată; cele patru discuri au ajuns cam la 200 picioare (70 metri) de vagonul meu. Două din ele, aflate deasupra căii ferate, zburau pe muche... adică înclinate la verticală. Celelalte două zburau înclinate la 45°, așa încît formau un fel de M cu primele. Le-am estimat grosimea la 2,5-3 m. Nu pot spune exact cît aveau, era lumina aceea difuză, și nu puteam distinge nici vreun detaliu al construcției."

La proiectarea unui fascicul de lumină provenit de la lanterna puternică a conductorului, cele patru OZN-uri au degajat hotărît. Cecil Bridge spune: „se pare că aceasta nu le convenea deloc" (fasciculul de lumină), și pentru că lucrurile se leagă, îmi amintesc de acel fascicul de lumină – „ca o rază laser" – care a provocat „autodistrugerea" rachetelor sol-aer lansate în semn de salut cordial asupra OZN-ului staționat la verticala

uneia din bazele NATO.

OZN-urile discoidale pot fi lenticulare – ca o lentilă biconvexă, dar mai des seamănă cu două ligheane obișnuite lipite buză în buză; pot avea un dom central cu o cupolă emisferică, sînt simetrice sau nu față de secțiunea diametrală maximă și atunci seamănă cu o pălărie turtită (cazul Helfin), au sau nu antene deasupra cabinei (cazul Mc Minnville), noaptea aprind lumini de poziție roșii, verzi, galbene; uneori au proiectoare puternice cu care mătură terenul.

Altă formă pe care constructorii o dau OZN-urilor este cea cilindrică. Se pare că OZN-uri cilindrice lungi de cîteva sute de metri (Neil Armstrong a fotografiat pe Lună un asemenea obiect zburător, lung de 1500 de metri) sînt, funcțional, nave-mamă – un fel de baze zburătoare pentru OZN-uri pui, discoidale, ovale sau sferice. Sau chiar cilindrice, dar de dimensiuni mai modeste (cazul „Jawesta"). OZN-urile cilindrice pot avea vîrf rotunjit sau nu; unele au un fel de cabină în partea superioară, ca Boeing 747 – Jumbo-Jet; altele preferă cabine montate sub corpul propriu-zis, ca în dirijabilele noastre. Poziția de zbor preferată este cea orizontală, cu axul longitudinal paralel cu suprafața planetei, dar au existat situații în care OZN-urile cilindrice zburau înclinate față de orizontală, cu partea anterioară în sus, sau chiar vertical.

În ce mă privește, am o slăbiciune explicabilă pentru OZN-urile ovale, pentru că singura mașină zburătoare venită din neștiut pe care am văzut-o, avea această formă. Spre deosebire de OZN-urile discoidale, prezente în surse vechi (picturi rupestre, „scuturile de foc" descrise de istoricii romani) și rămase așa pînă

astăzi, se pare că navele ovale constituie rezultatul evoluției în timp ale unor aparate de zbor care, pe rînd, au avut aripi, rotoare și scoteau fum, apoi și-au ascuns structurile sub un înveliș cilindric, au renunțat – pe rînd – la suprafețe portante, ampenaje și elici, ameliorîndu-și forma o dată cu performanțele, – stabilindu-se deocamdată la un oval, aproape la fel de bine adaptat deplasării prin medii diverse, ca și aparatele discoidale.

Există și OZN-uri sferice, aparatele din această categorie fiind descrise de cele mai multe ori ca „sfere de lumină", „globuri de foc" etc. Cînd poziția observatorului este perpendiculară pe planul secțiunii maxime, sau cînd zboară pe muchie, este foarte probabil ca OZN-urile discoidale să fie confundate cu sfere; de regulă, însă, OZN-urile discoidale sînt alb-lăptoase, alb-violete, iar cele într-adevăr sferice se pare că preferă culoarea roșie

S-au raportat și OZN în formă de trunchi de con, paralelipiped, trabuc, tetraedru – dar acestea se întîlnesc mult mai rar, față de formele de bază. Oricum, tetraedrul sau paralelipipedul zburător indică un dezinteres total pentru forma aerodinamică, înfățișarea exterioară a acestor obiecte zburătoare necunoscute fiind dictată de rațiuni care nu știu dacă ne vor fi limpezi vreodată.

În funcție de *modul de sustentație* în atmosferă, există OZN-uri cu suprafețe portante fixe, gen aripă, sau mobile, gen rotor, sau ele însele se constituie într-un fuselaj portant (la aparatele discoidale, de exemplu). În construcția de aeronave moderne – aeronavele *noastre*, pe care noi le considerăm moderne – fuselajul portant reprezintă o soluție de ultimă oră – vezi Mc Donnell

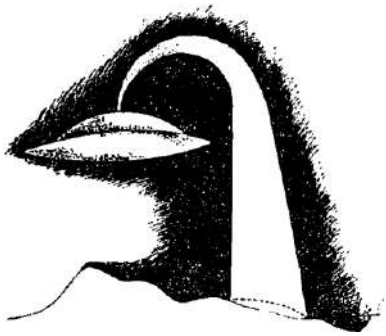


Fig. 9 — Fascicul de lumină curbă emanat de un OZN observat lîngă Tocopilla, Chile, 30 octombrie 1971

Douglas F-15, Eagle F-16, PANAVIA-Tornado, B-1, MiG-29, naveta spațială, hibrid ideal aerocosmic. Există și OZN-uri fără un sistem evident de sustentație (cele sferice); dealtfel am văzut că și tipul discoidal re-

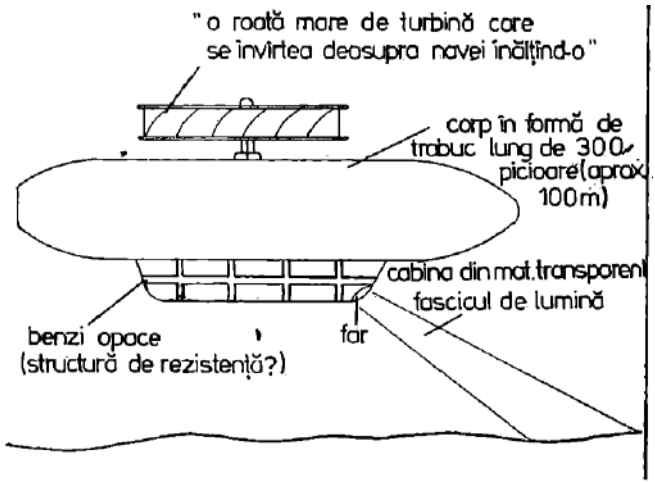

"o roată mare de turbină care se învîrtea deasupra navei înălțînd-o"
corp în formă de trabuc lung de 300 picioare (aprox. 100 m)
cabina din mat. transparent
fascicul de lumină
far
benzi opace (structură de rezistență?)

Fig. 10 — Posibila schiță a navei aeriene descrisă în aprilie 1897, de Alex Hamilton, Le Roy, Kansas, SUA

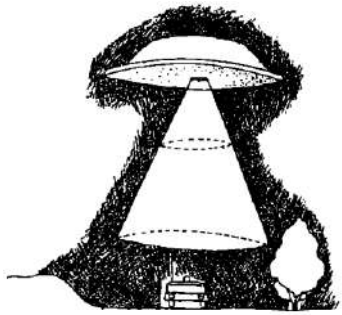


Fig. 11 — Fascicul de lumină retractilă emanat de OZN-ul observat de polițistul Maarup E., Haderslev, Danemarca, 13 august 1970

nunță uneori la poziția care presupune apariția unei forțe portante. Probabil, pentru sustentație unele OZN-uri întrebuințează sisteme a căror existență o bănuim doar – posibil, sisteme antigravitaționale; este posibil ca aparatele cu aripi, cu elici portante, să poată fi întrebuințate numai la deplasarea limitată în cadrul unei atmosfere, sau să re- prezinte exemplare izolate, construite de „amatori" fără posibilități prea mari.

Sistemele de propulsie ale aparatelor neidentificate sînt tot atît de variat deconcertante, ca și forma OZN-urilor. Clasificate prin efectul lor sonic, vizual, prin influența exercitată asupra solului, sistemele de propulsie pot fi: cu jet (ca un forțaj de avion; combustibil chimic ? așa de simplu ?) – ale căror produse de ardere se combină cu solul modificîndu-i compoziția; – cu radiații (cu sau fără efecte termice, radioactive, sau de altă natură asupra solului; uneori vegetația din jur e arsă bizar, ca și cum procesul s-ar declanșa de la interior spre exterior; alteori solul se vitrifiază). Apar variații în aspectul, compoziția solului, din zona aterizării, prin produsele sau/și la temperatura provocată de arderea combustibilului necunoscut; se modifică,

temporar și local, direcția și intensitatea liniilor de forță ale cîmpului magnetic; oamenii sau animalele intrate în zona de acțiune a instalației de forță pot fi afectați din punct de vedere fiziologic.

Merită să ne oprim la reacția animalelor în cazul apariției OZN-urilor pentru că, cel puțin în unele situații, ne putem face astfel o idee asupra modului de propulsie a aparatelor neidentificate. De multe ori caii, cîinii, vacile, găinile, simt apropierea aeronavelor străine înainte de apariția acestora în cîmpul vizual – și atunci devin agitate, se latră, se nechează, se rage, se cotcodăcește, se rup lanțuri, se rod zgărzi, se sparg boxe de grajd, se evadează din curtea de păsări, tendința generală este de a fugi cît mai departe.

Cît mai departe de ce ?

Pe urmă apare OZN-ul, sferic, sau discoidal, sau cilindric, și atunci animalele noastre se lipesc cu burta de pămînt, se ascund sub tufe, sub pomi, caută adăpostul casei – oare ce percep ele ? Oare cum se transformă în mesaj de pericol, sau mai bine – oare ce anume, din efectele sesizabile sau nu (sesizabile de către noi) ale aeronavei străine înseamnă pericol ? Și îmi amintesc de altă situație în care însoțitorii noștri necuvîntători se comportă mai mult sau mai puțin similar – înaintea cutremurelor. Atunci cînd presiunile imense, tensiunile interne ale plăcilor tectonice în dezechilibru determină probabil distorsiuni ale cîmpului gravitațional, purtate de unde pe care nici nu știu bine dacă am reușit să le găsim – distorsiuni sesizate de cai, cîini, găini, prin misterioși receptori pe care noi nu îi avem, sau nu îi mai avem, sau există dar am uitat să le descifrăm mesajul – mă rog, oricum ar fi, o grămadă de

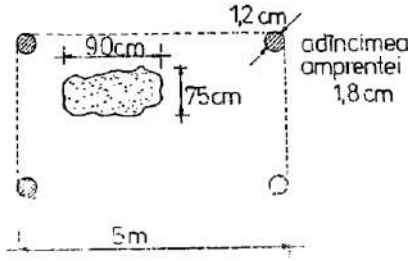
relatări despre cutremurul din 1977 încep așa: „cîinele meu, de obicei foarte cuminte, lătra, scheuna, se cerea afară deși abia intrasem cu el în casă", sau „caii nechezau în grajd, și loveau cu copitele", sau „dacă aș fi știut, toți peștii din acvariu stăteau pe fund îngropați în nisip, printre pietre, n-au ieșit nici cînd le-am presărat hrană, purici de baltă uscați..."

Nu m-am uitat la peștii din acvariu cînd OZN-ul meu oval a trecut peste blocuri, dar reacția animalelor poate însemna că mașinile venite din necunoscut, măcar unele dintre ele, produc – în ce fel? – distorsiunea cîmpului gravitațional, sesizată de animale și interpretată ca o posibilă avertizare de cutremur? Înseamnă asta, simplu, că acele OZN-uri folosesc cîmpul gravitațional pentru susținerea, deplasarea lor prin atmosferă sau spațiu cosmic, nici nu contează, înseamnă că sînt propulsate de motoare gravitaționale și se deplasează lejer pe liniile de forță ale cîmpurilor gravitaționale omniprezente, ca brikurile purtate pe ocean de vînturî prielnice?

Poate.

Efectul sonic produs de OZN-uri variază de la silențiozitate totală, trecînd prin bîzîit, zumzet, uruit de diferite intensități, la sunetul unui motor convențional cu reacție. Dar niciodată nu s-a observat efectul de bang sonic cu toate că, la parametri similari de zbor, un avion de-al nostru ar fi produs o undă de șoc cu urmările bine știute. Lipsa bang-ului sonic se poate datora ionizării dirijate a stratului de aer în care OZN-ul se deplasează; încărcînd particulele de aer cu care vin în contact, cu aceeași sarcină electrică (de același semn) cu care este încărcat corpul lor, OZN-urile își

Fig. 12 — Amprenta lăsată de OZN-ul aterizat la 21 aprilie 1967, la South Hill, Virginia (zona punctată din desenr reprezintă un sector de asfalt ars)



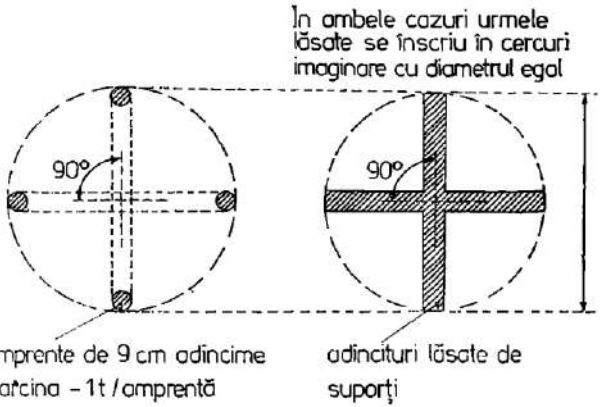

În ambele cazuri urmele lăsate se înscriu în cercuri imaginare cu diametrul egal
90°
90°
amprente de 9 cm adîncime
sarcina - 1t / amprentă
adînciturl lăsate de
suporți

Fig. 13 — Amprentele lăsate de OZN-urile aterizate la 24 aprilie 1964, Socorro, New Mexico şi 1 iulie 1965, Valensole

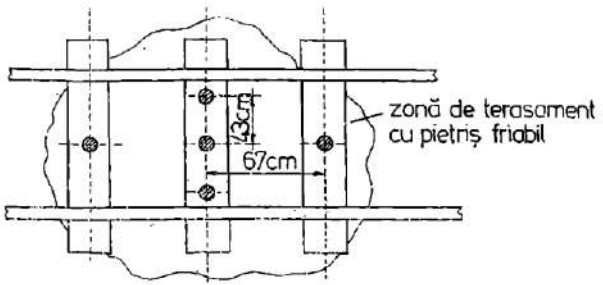


Fig. 14 — Amprenta lăsată la aterizare de OZN-ul din 10 septembrie 1954, Quarouble, Franța

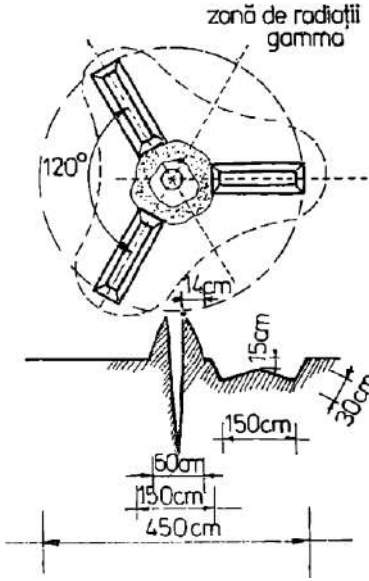


Fig. 15 — Urma lăsată de OZN-ul aterizat la începutul lunii septembrie 1972, lîngă Valea Plopului, jud. Prahova

deschid practic un culoar prin mediul în care se deplasează, prin respingerea reciprocă a particulelor încărcate cu sarcini de același semn. Aceasta ar putea fi o explicație și pentru suprafața luminoasă, și pentru aureola difuză care înconjoară de multe ori OZN-urile; în acest mod, într-un mediu fluid relativ dens, se poate obține o serioasă diminuare a rezistenței la înaintare Dar cum să-ți încarci cu o sarcină electrică tot avionul ? Și cu ce consum de energie ? Știți cum frînează avionul de vînătoare, cu toată aerodinamica lui perfectă, la M ≈1 ? Datorită apariției undelor de șoc ? La ce performanțe ar ajunge avionul meu, echipat cu un astfel de ionizator ?

Urmele lăsate de OZN-uri la locul aterizării indică și

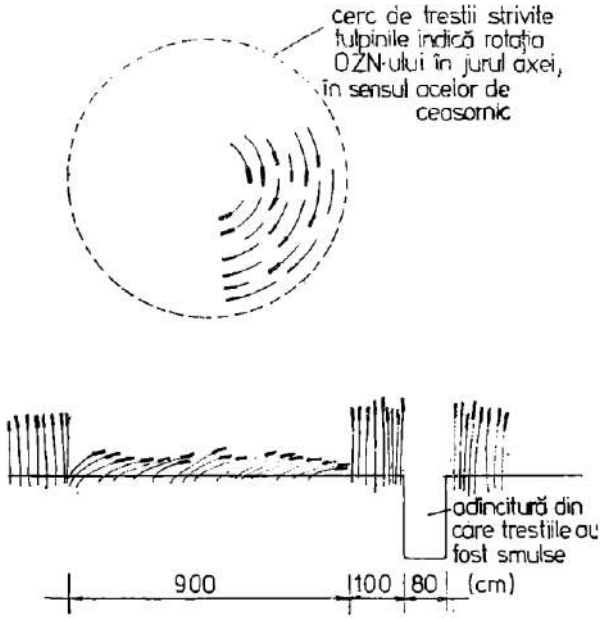


Fig. 16 — Urma lăsată de OZN-ul aterizat la 19 ianuarie 1960. Tully, Queensland, Australia

ele, existența unei mari diversități de *trenuri de aterizare*. Există OZN-uri cu 3, sau 4, sau 6 suporți; în marea majoritate a observațiilor, acești suporți sînt escamotabili, OZN-ul aterizat în toamna tîrzie a anului 1977 la Valea Plopului, județul Prahova, a lăsat în solul umed trei urme de tălpi cu lungimea de 1,5 m dispuse radial la 120° în jurul unui orificiu central, și adînci de 15-30 cm. La locul aterizării au apărut mușuroaie de cîrtiță (de regulă, cîrtițele hibernează în această perioadă) și a crescut iarbă verde; s-a constatat că solul prezenta în zona respectivă o „căldură ușor radioactivă". Alte

OZN-uri lasă la locul aterizării două cercuri concentrice de plante strivite, sol tasat. Există OZN-uri care aterizează direct pe sol, fără nici un tren de aterizare, ca un avion pus pe burtă cu roțile escamotate; de regulă, după decolare, locurile acelea arată ca și cum ciudatul obiect s-ar fi rotit rapid în jurul axei verticale.

După *mediul* în care evoluează, s-au observat OZN-uri în cosmos, în atmosferă, sub apă; din relatarea asupra unui OZN cu coadă de fum după el, aflat vizibil în dificultate, aterizat (amerizat ?) sub gheața lacului Beloe, regiunea Velogodski, URSS, rezultă că, la ieșirea din lac după „reparație", acesta a ridicat în aer o parte din mal. O parte bună din mal, pentru că – spun specialiștii – nouă ne-ar fi trebuit un număr foarte mare de excavatoare pentru a executa, în timp, dizlocarea unei cantități similare de pământ. Să fi fost efectul zonei de antigravitație, pe care e de presupus că unele OZN-uri o creează în jurul lor ?

Și încă, asta ar putea fi doar fața vizibilă, accesibilă nouă, a lucrurilor; pentru1 că performanțe absolut de neexplicat – apariția și dispariția spontană a unor nave din necunoscut – acreditează ideea capacității de a zbura prin timp, ori prin dimensiuni care nu sînt încă accesibile cunoașterii umane.

Dispar așa, rotindu-se în jurul axei verticale...

Dimensiunile aparatelor de zbor neidentificate variază între cîteva zeci de centimetri și sute de metri. OZN-uri de aceeași formă pot avea dimensiuni foarte variate; să fie vorba de sonde automate și aparate cu echipaj ? Însuși echipajul, în funcție de comportare și reacția la întîlnirea cu oamenii Pămîntului nostru, pare uneori alcătuit din ființe vii inteligente, alteori din

roboți insuficient programați.

E greu de tras o concluzie; sînt foarte diverse OZN-urile, și produc efecte foarte variate, și uneori manifestări absolut caracteristice unui tip bine determinat de aparate, apar la cu totul alt tip, care pînă atunci prezenta particularități numai ale lui. Oricum, clasificate sau nu, OZN-urile vin, și unele sînt rotunde, altele ovale, au elici, au aripi, dar mai ales nu au, sînt invizibile sau nu, luminoase sau mate, dar se joacă într-o manieră imposibilă cu lumina, o fragmentează, o îndoaie, o extind și o retrag după legi pe care nu le înțelegem, însoțesc avioane și batiscafe, defectează navele noastre cosmice, nu scăpăm de ele nici pe Lună, dreptunghiulare, sferice, cilindrice, în trei colțuri, aterizează și lasă patru urme, sau șase, sau două cercuri concentrice între care cresc ciuperci fosforescente sau iarbă verde; cum sînt făcute, și de unde vin, și, la urma urmei, ce vor ?

Nu știu.

Sînt prea multe, și prea diferite.

Parcă n-ar veni toate dintr-un singur loc.

Nici nu cred, că vin toate dintr-un singur loc.

8. Colegii mei din neștiut

„Era mal pocit decît Frankestein" – declara doamna Kathleen May, descriind străinul pe care, împreună cu încă șapte locuitori din Flatwoods, West Virginia, SUA, l-a văzut în seara zilei de 12 septembrie 1952. Atenția doamnei May asupra farfuriei zburătoare și a celui sosit în ea a fost atrasă de un grup de copii surescitați, grup din care făceau parte și băieții ei, Eddie, de 13 ani, și Fred, cu un an mai mic decît fratele său. Copiii se jucau afară, cînd au observat o „farfurie zburătoare care scuipa foc roșu"; băieții spuneau că ciudatul obiect a aterizat pe dealul din spatele casei doamnei May. „Am crezut că e doar imaginația lor" – spunea Kathleen May – „dar băieții insistau că au văzut un OZN aterizînd pe deal". Gene Lemon a luat o lanternă puternică și a declarat că se duce în explorare. La rugămintea fiilor ei, doamna May a însoțit grupul de adolescenți. „Urcînd dealul, am văzut o strălucire roșie" – povestește mai departe Kathleen May. „Am început să mă gîndesc că poate nu chiar totul e imaginația băieților, și îmi părea bine că Gene e cu noi". După o jumătate de oră de urcat prin desișul care aproape acoperea poteca îngustă, îndemnurile de curaj ale lui Gene Lemon au sfîrșit într-un lung urlet de groază, iar grupul vesel al vînătorilor de OZN-uri a luat-o la goană plin de panică, în fața priveliștii dezvăluite de raza puternicei lanterne.

...Cînd în raza de lumină au strălucit punctele verzi, fosforescente, Lemon a crezut o clipă că sînt ochii unui animal; în momentul următor și-a dat seama că lumina în plin, ieșită de sub un fel de coif ascuțit, o față omenească imensă, puternic congestionată, și cu ochi verzi, care clipeau în raza lanternei. În spatele acelei ființe era „o sferă mare cît o casă", a cărei strălucire „pulsa ritmic". După ce a reușit să-și pună la punct impresiile serii, doamna May descria ființa străină ca avînd niște gheare grozave; cu toate astea, cîțiva dintre băieți nici n-au remarcat brațe, sau măcar ceva asemănător. Dar toți au fost de acord că ființa aceea purta o îmbrăcăminte întunecată, „verde închis", a precizat Neil Nunley. Înălțimea străinului a fost estimată diferit, între șapte și zece picioare. Toată lumea a fost de acord asupra faptului că ființa sosită în globul de foc părea să împrăștie „un miros îngrozitor". Cercetînd ulterior locul aterizării, ziaristul Lee Stewart n-a găsit urme ale străinului sau ale navei sale strălucitoare, dar a simțit mirosul acela persistent; și l-a asemuit cu mirosul lăsat de arderea unui combustibil folosit în Air Force – era „grețos și iritant". Cine a intrat vreodată în jetul unui avion cu reacție, uită greu căldura și mirosul specific de gaz ars – nu știu dacă grețos, dar într-adevăr iritant. Vreau să spun, mirosul gazului pe care noi îl folosim drept combustibil pentru avioane nu are nimic grețos; dar habar n-am ce fel de petrol folosește Air Force pentru aparatele sale.

De asemenea, toți participanții acelui party sfîrșit atît de neobișnuit, au fost de acord că „ființa aceea se deplasa foarte ciudat. Cînd ne-a văzut, a pornit spre navă și parcă nici nu mergea – pur și simplu se deplasa.

Se deplasa lin fără să salte".

La 13 iulie 1959, dis-de-dimineață, Fredericka Moreland din Blenheim, Marlborough, Noua Zeelandă, s-a dus să-și mulgă vaca. „Îndreptîndu-mă spre padoc... am văzut două lumini verzi, strălucitoare, ca niște lămpi mari... apărînd deasupra mea, și coborînd spre sol. M-am văzut dintr-o dată scăldată în lumina aceea verde, și totul în jur a devenit verde. Era o nuanță oribilă de verde. Primul meu gînd a fost: eu n-ar trebui să fiu aici. M-am dus spre un grup de pini, aflați lîngă padoc; acolo m-am oprit și am așteptat.

Un obiect strălucitor, asemănător cu o farfurie și avînd două lumini verzi dedesubt, cobora încet. Aerul a devenit foarte fierbinte. Două șiruri de jeturi în jurul mijlocului (pe circumferința) farfuriei aruncau flăcări portocalii; ele păreau să se rotească în sensuri contrarii. Obiectul acela măsura între 20 și 30 de picioare în diametru, și avea deasupra o cabină înaltă.

Jeturile s-au oprit, și o lumină strălucea în ceea ce părea a fi o cupolă din sticlă, un dom care strălucea. Partea de jos a farfuriei părea a fi dintr-un metal gri; ea scotea un bîzîit slab, în timp ce plutea în aer.

În interiorul cupolei erau doi oameni îmbrăcați în haine strînse pe corp, strălucitoare; singurul lucru cu care semăna materialul acela, e folia de aluminiu. Aveau pe umeri căști opace, așa că nu le-am putut vedea fețele.

Unui din cei doi s-a ridicat, punîndu-și mîinlle în față, ca și cum ar fi vrut să se uite în jos. Apoi s-a așezat și, după unul sau două minute, jeturile au început din nou să se rotească și, înclinîndu-se întîi puțin, lucrul acela a înaintat și pe urmă a urcat pe verticală și

a dispărut într-un nor, producînd un sunet înalt, muzical".

Sînt două lucruri interesante: jeturile acelea de fiacără portocalie, rotindu-se în sens invers, și ușoara balansare a aparatului la decolare. Cele două rînduri de jeturi, așezate pe circumferință, sînt similare cu două rotoare multiple. Există elicoptere birotoare, elicele lor, coaxiale sau nu, se rotesc în sensuri contrare, anulîndu-și astfel reciproc cuplurile motoare. Și, în general, la decolare, după ce se desprind de sol, elicopterele se înclină puțin înainte (pentru a-și asigura acea componentă a tracțiunii necesară zborului orizontal).

În noaptea de 23 martie 1930, cabanierul Robert Linkman de lîngă Butzback, RFG, a fost solicitat de doi străini să îi servească cu ceva de băut. Ei au refuzat băuturile alcoolice, au refuzat citronada, Fanta, au refuzt pînă și Coca-Cola; au acceptat pînă la urmă doar cîte un pahar cu sifon. Cu toate că s-au adresat cabanierului în cea mai curată și mai guturală limbă germană, cei doi discutau între ei folosind o limba necunoscută – „nu semăna cu nimic" – declara ulterior domnul Linkman. Intrigat de comportarea vizitatorilor matinali, de limba ciudată, de costumele lor gri-albastre strînse pe corp, cabanierul i-a urmărit pe cei doi în pădure. Răcoriți de sifonul băut la cabană, aceștia mergeau repede printre copaci; au ajuns într-un luminiș, unde îi aștepta o strălucitoare navă lenticulară. Au intrat în navă, după care aceasta și-a intensificat strălucirea, și a decolat vertical, fără nici un zgomot (UFO Nachrichten, nr. 263/1980, mai-iunie).

...Exobiologii noștri, pornind de la anumite considerații anatomo-fiziologice, afirmă că, în mare, ființe-

le raționale din Univers se aseamănă din punct de vedere al înfățișării – în sensul, măcar, că asemănările dintre ele sînt mai multe decît deosebirile. Aceste considerații sînt construite pe model analogic: ființele înzestrate cu rațiune posedă un sistem nervos dezvoltat, și un organ similar creierului nostru; acesta trebuie să fie plasat izolat, cît mai ferit (cît mai sus, la ființele cu stațiune verticală) și să aibă un înveliș dur care îl ferește de șocuri mecanice accidentale – un craniu. Deci, ființele raționale, indiferent de unde vin ele, au ceva care seamănă cu un cap. Au nevoie de organe dezvoltate de percepție, cunoaștere, comunicare; organele esențiale de simț, cele similare ochilor noștri, vor fi plasate evident în imediata apropiere a centrului (centrilor ?) nervos superior – deci, dacă au ceva asemănător ochilor, acest ceva va fi plasat, în număr mai mic sau mai mare, pe ceea ce îndeplinește rolul capului nostru. Au nevoie de organe cu care să poată acționa activ la transformarea mediului în sensul dorit – mîini, brațe, tentacule – e nevoie de degete, care pot apuca subtil si mai diferențiat decît ventuzele sau cleștii. O ființă rațională activă, în sensul cunoscut de noi, trebuie să se poată deplasa – și tabloul se completează cu ceva asemănător picioarelor. Se pot face aprecieri variate cu privire la dimensiunile relative și formele tuturor acestor clemente, la numărul lor – cu toate că majoritatea exobiologilor sînt pentru o simetrie axială, acesta fiind aportul direct al modului nostru instinctiv (ancestral) antropocentrist, de a gîndi. Se prevăd diferențe la culoarea tegumenului, o infinitate de variante între pilozitatea totală și calviție completă; nu se cunoaște dimensiunea finală a întregului ansam-

blu – și raportul ei cu dimensiunile noastre. Putem doar bănui gamele de percepție a diferitelor frecvențe și natura radiațiflof percepute, modul de comunicare etc.

Atît doar, că o înfățișare exterioară asemănătoare presupune, cel puțin aparent, o evoluție aproximativ asemănătoare.

Asta ar putea însemna o grămadă de lucruri, asemănîndu-se la nesfîrșit. Înseamnă că și în alte colțuri din Univers, sistemele galactice, stelare, planetare, s-au format din elemente asemănătoare, și în mod asemănător.

Înseamnă că și pe planetele formate existau, în proporții asemănătoare, carbon, hidrogen, oxigen, azot.

Înseamnă că și pe acele planete a existat oceanul primordial, supa de coacervate.[5]

Că *și la ei* viața a apărut în apă, a pășit timid pe uscat, pe urmă s-a instaurat o eră a vegetației și reptilelor uriașe.

Înseamnă că și *acolo* a intervenit ceva – catastrofă cosmică, schimbarea mediului – în sfîrșit, ceva care a provocat moartea marilor reptile: au supraviețuit ființe cărora uriașii saurieni nu le acordau multe șanse, mici, cu corpul acoperit cu păr, și care stăteau mai mult prin copaci. Și care aveau sînge cald, dar nici saurienii, nici acele mamifere primitive nu știau asta, și nu știau nici că exact sîngeic cald a fost miza supraviețuirii și evoluției ulterioare.

[5] Ipoteza oceanului primordial în care a apărut viața primitivă este supusă, în prezent, unor critici de natură să o infirme; pînă la confirmarea lor, ne vom referi tot la ea (n.r.).

Mergînd pe aceeași linie, înseamnă că pretutindeni s-a petrecut acel deocamdată inexplicabil accident cromozomial, care a diferențiat net un grup de animale păroase, de masa imensă a *tuturor celorlalte ființe* de pe planetele cu viață ajunsă într-un anumit stadiu. Înseamnă că peste tot ființele acelea – puține și vulnerabile – au preferat stațiunea bipedă, și au descoperit că se ucide mai simplu cu pietre decît cu mîna goală, și de atunci n-au mai fost nici vulnerabile, și au putut să crească și să se înmulțească.

E greu de înghițit un Univers în care lucrurile se întîmplă peste tot la fel. Dacă la noi, lucrurile s-au petrecut pînă la urmă *altfel* în Asia decît în Europa, și altfel în Europa decît în Africa, și în consecință sîntem galbeni, albi, negri pe dinafară, și gîndim *structural* altfel în sinea noastră, e dificil de acceptat că evoluția materiei de la praf interstelar la ființă rațională, proces complex, condiționat de enorm de mulți factori, printre care și *întîmplarea* – e dificil de acceptat că evoluția a fost mai mult sau mai puțin identică pe planetele Proximei Centaur, de exemplu. Că deosebirile se reduc la diferențe nesemnificative de proporții, dimensiuni, culoarea ochilor și păr. Avem și noi oameni cu prea mult sau prea puțin păr, foarte înalți sau foarte scunzi, cu ochi negri sau albaștri.

E totuși greu de crezut că viața e una singură.

E greu de acceptat că există un singur tipar valabil de condiții, apariție, evoluție, a celui mai complex, probabil, fenomen din natură. E greu de bănuit că am apărut și evoluat, toți, în incubatoarele reglate la aceeași temperatură.

Sau poate nici n-a fost așa.

Poate căile evoluției, extinse la scară galactică, universală, sînt neînchipuit de complexe, dar produsul final, ultima consecință, convergența tuturor schimbărilor esențiale dirijate legic către mai mult și mai bun, este ființa superior rațională, cu înfățișare mai mult sau mai puțin identică, indiferent unde și cum a apărut, și care au fost etapele dezvoltării ei ?

Nu știu.

Poate, într-adevăr, legile evoluției ridicate la scară universală întrec tot ceea ce ne putem închipui, ca acțiune și consecință finală. Poate viața însăși e infinit mai complexă decît ne-o închipuim, infinit mai rară, poate acest miracol a fost unic, apărînd pe o singură planetă, și cei care locuiau pe acea planetă, dîndu-și seama că sînt depozitarii unui fenomen repetabil doar la intervale care, practic, înseamnă irepetabilul la scară universală, l-au râspîndit cu generozitate peste tot unde reușeau să ajungă; și au hotărît, atît de simplu, că și pe Pămînt va fi viață. E greu de răspuns la întrebările astea. Sînt prea multe, și răspunsurile sînt prea aproape, și atunci nu le recunoaștem, sau prea departe, și atunci nu știu cînd o să ajungem pînă la ele. Poate n-o să ajungem niciodată, la răspunsurile astea. Dar, indiferent dacă vom ajunge să știm sau nu, colegii mei din neștiut, coborîți din mașinile lor formidabile, au într-adevăr cap, mîini, picioare, ochi, urechi, gură, unii ne seamănă pînă la amănunt și pe dinăuntru – respiră fără filtre, umblă fără echipament de protecție. Unii sînt urîți (ca Frankestein), alții – altele – seamănă cu persoanele bune de basme, au păr lung și blond căzut liber pe umeri rotunzi, totul raportat, evident, la normele noastre de frumos-urît. Diferă între ei și față de

noi ca statură, fizionomie, proporții, culoare, număr de degete (parcă ne-am mai întîlnit cu asta, statuia din mină avea cîte șase degete la mîini și la picioare), dar semănăm mai mult decît ne deosebim, cel puțin la înfățișare. Din cîte știu, doar în cazul Frank Fontaine, Pontoise, Franța, 28 noiembrie 1979, cel implicat în aeest incident, supus unor ședințe de hipnoză, a relevat aventura sa de cinci zile la bordul unui OZN aparținînd unor ființe... sferice. Deși hipnoza nu este încă o tehnologie perfect stăpînită, cu rezultate perfect interpretabile. L'Institut Mondial de Sciences Avanceés, analizînd rezultatele ședințelor de hipnoză, a tras concluzia că cele petrecute sînt reale (din vol. *Contact OVNI Cergy Pontoise,* Ed. Rochet, Paris, 1980). S-au făcut suficiente încercări de clasificare ale ocupanților OZN-urilor; una dintre cele mai complexe aparține cunoscutului ozenolog brazilian dr. Jader U. Pereira. Clasificarea (*Phenomenes Spatiaux*, 1970-71) n-are pretenții de exhaustivitate; nu sînt pomeniți, de exemplu, cei mai mici piloți de OZN-uri (s-au semnalat cazuri în care martorii apreciau la 30 cm înălțimea acestora). Jader U. Pereira nu include în sistemul său nici acei piloți cu aspect și comportament de roboți; iar criteriile de clasificare nu sînt foarte stricte. Cred însă că e greu să fii foarte strict cînd clasifici, după relatările unor martori diferiți, ființe venite din alte lumi. Dr. Pereira clasifica ființele nepămîntene în 12 tipuri, fiecare tip avînd sau nu mai multe variante (vezi tab. pag. 98-103).

Dacă tragem linie și analizăm, rezultatul este de natură să ne entuziasmeze – sau să ne îngrozească, chestie de structură. Faptul că înălțimea ocupanților de

Tabel preluat după J.U. Pereira (prelucrat și de I. Hobana, Fl. Gheorghiță, Dan Apostol)

Tip	Vari-antă	Capul	Fizionomia	Talia, aspect general	Membrele	Pilozitatea
I	1	Normal	Foarte apropiată sau identică cu a noastră	1,60-1,70m normal	Propor'ionale ca la noi	Păr blond scurt la bărbați, lung la femei
	2	Normal	Foarte apropiată sau identică cu a noastră	1,7-2m subțiri, slabi	Propor'ionale ca la noi	Păr blond scurt la bărbați, lung la femei
	3	Normal	Foarte apropiată sau identică cu a noastră	Peste 2m	Propor'ionale ca la noi	Păr blond scurt
II	1	Normal puțin mai mare	Față normală sau ușor umflată; ochii oblici	1,10-1,20m,normal uneori umeri largi	Propor'ionale ca la noi	
	2	Normal	Față normală sau ușor umflată; ochii oblici	1-1,10m, normal	Propor'ionale ca la noi	Păr blond scurt
	3	Puțin mai mare	Figură alungită, frunte înaltă	1-1,10m, normal	Propor'ionale ca la noi	Păr întunecat pe cap
III	1	Normal	Ochi ușor oblici; aparență masculină, la toți ocupanții	1,65-1,75m, aspect normal, robust	Propor'ionale ca la noi	Păr blond lăsat pe umeri
	2	Normal	Bărbie proeminentă	1,25-1,50m	Propor'ionale ca la noi	Păr blond lăsat pe umeri
	3	Normal	Față plină, ușor umflată	2m aspect robust	Relativ mai lungi ca la noi	Păr blond lung pe umeri
IV	1	Normal	Față neexpesivă, cu fante în locul ochilor și buzelor; nas subțire ascuțit	1,50-1,70m	Propor'ionale ca la noi	Păr blond scurt la bărbați, lung la femei
	2	Normal	Față plină, ochi rotunzi, urechi mari, fantă în locul buzelor	0,9-1,2m aspect normal, robust	Propor'ionale ca la noi	Absentă
	3	Mare, rotund	Bărbie proeminentă, barbă rară, ochi mari și rotunzi, fantă în locul buzelor,nas ascuțit	0,9-1,2m	Brațe lungi, picioare scurte	Absentă

Tip	Variantă	Tegumentul	Echipamentul	Armele, uneltele, instrumentarul
I	1	Normal sau brun închis	Salopete (combinezoane zbor) kaki, albe fosforescente, strălucitoare; ghete, cizme scurte	Tub emițător de raze luminoase paralizante
	2	Normal sau brun închis	Salopete kaki, albe fosforescente, strălucitoare; ghete, cizme scurte	Tub emițător de raze luminoase paralizante
	3	Piele albă, piele verzuie	Îmbrăcăminte strînsă pe corp, strălucitoare	Sferă strălucitoare cu efect paralizant
II	1	Piele albă	Salopetă albastră strălucitoare sau gri-verzuie cu bandă luminoasă pe piept sau o lumină pe fiecare umăr; cască pe cap	Tub emițător de raze intens luminoase, provocînd senzații de apăsare
	2	Piele închisă la culoare	Combinezon larg sau strîns pe corp	Nu s-au observat
	3	Piele verde	Combinezon larg sau strîns pe corp; cască pe cap	Nu s-au observat
III	1	Piele normală; piele albă	Combinezon maro închis	Nu s-au observat
	2	Piele albă	Combinezon, centură lată	Arme paralizante
	3	Piele albă	Combinezon material elastic; într-un caz erau desculți	Nu s-au observat
IV	1	Piele zbîrcită cu aspect rugos	Cămașă și pantaloni gri-verzui; șapcă pe cap	Nu s-au observat
	2	Piele zbîrcită, zgrunțuroasă albă	Cămașă și pantaloni gri-verzui; șapcă pe cap	Nu s-au observat
	3	Piele zbîrcită, neagră sau roșietică	Cămașă și pantaloni gri, verzi sau albastre; capișon sau șapcă pe cap	Nu s-au observat

Tip	Variantă	Atitudinea față de noi alte acțiuni	Nr de cazuri / nr. de colegi obs.	Țara
I	1	Prietenos-indiferentă; în zece cazuri au vorbit martorilor (în limba maternă a acestora; într-o limbă necunoscută); un caz de comunicare prin telepatie	18/73 63 de bărbați, 10 femei	Argentina, Brazilia ,SUA, Anglia, Franța
	2	Idem	5/10	Argentina, Brazilia
	3	Indiferentă	7	Argentina
II	1	Defensiv-amicală; o singură dată au conversat cu martorul în limba maternă	13/52	Canada, SUA, Brazilia, Franța, Anglia, Italia, Danemarca
	2	Aparent prietenoasă; nu conversează	4/11	Canada, Brazilia, Italia, Franța
	3	Agresivă; tentativă de răpire	3/30	Canada, SUA, Argentina, Polonia
III	1	Amical; nu conversează, o dată s-a vorbit cu martorul în limba sa maternă	5/9	Brazilia, Australia
	2	Desconsideră martorii; înzestrați cu putere telepatică; la o singură încercare de dialog, martorul resimte presiune mentală	6/18	Brazilia, Chile, Mexic, Anglia
	3	Indiferenți	3/5	Argentina, Brazilia
IV	1	Observă cu atenție mediul și martorii; nu au existat tentative de dialog	1/4	SUA
	2	Amicală în general; un caz de ostilitate; un caz de dialog în limba martorilor	4/8	SUA
	3	Intimidați; fug la apariția oamenilor (la apariția noastră); nu s-au semnalat tentative de dialog	5/16	Canada, SUA, Brazilia, Franța,

Tip	Vari-antă	Capul	Fizionomia	Talia, aspect general	Membrele	Pilozitatea
V	1	Normal	Bărbie ascuțită, pomeți proeminenți, ochii și nasul normale	0,85-1m , tors larg	Picioare scurte	Absentă
	2	Mare	Ochi mari rotunzi, nas ascuțit, gura ca un V răstrunat	0,9-1,2m		
VI	1	În unele cazuri mare și rotund, în latele mic și rotund	Față păroasă, ochi mari	0,9-1,2m	Membrele anterioare mai lungi decît la noi	Au tot corpul acoperit cu păr
VII	1	Normal	Sprîncene groase, ochi mari, puternic depărtați unul de altul	1,7-2m corp robust	Mînă cu patru degete groase	
VIII	1	Acoperit de o cască mare probabiletanșă	Fața observată prin vizorul căștii–albă sau întunecată (efect de filtru?)	0,9-1,2m normal	Propor'ionale ca la noi	
	2	Acoperit de cască probabiletanșă	Fața observată prin vizorul căștii–zbîrcită și gălbuie	1,3-1,6 normal	Propor'ionale ca la noi	
IX	1	Idem	Față observată prin cască, prelungă cu ochii depărtați	1,8-2m corp zvelt	Propor'ionale ca la noi	
X	2	Mare fără păr	Ochi rotunzi, mari	2-2,5m	Propor'ionale ca la noi	Absentă
XI	1	Normal	Față observată prin casca transparentă, un singur ochi mare frontal; nu se văd nasul și urechile; dinți lungi	2-2,5m	Relativ mai lungi ca la noi	Păr pe cap;în două cazuri păr lung; probabil femei
	2	Normal	Un singur ochi mare dispus frontal; nu poartă cască	0,8-0,9m	Propor'ionale ca la noi	Păr lung, blond
XII	1	Acoprit de o cască sau o glugă		2,5-3m		

Tip	Varianată	Tegumentul	Echipamentul	Armele, uneltele, instrumentarul
V	1	Piele albă, lucioasă	Combinezoane gri-verzui	Arme paralizante
	2	Piele închisă la culoare	Combinezom; capul acoperit cu cască	Arme paralizante
VI	1		Nu au; o singură dată semnalată un fel de pelerină	Tub emițător de raze orbitoare
VII	1	Pielea verzuie	Tot corpu îmbrăcat în tr-o salopetă; mască de gaze care acoperă nasul şi gura	Un tub gros de care nu s-au folosit
VIII	1	Piele albă sau întunecată	Scafandru complet, transparent sau opac; casca idem	Arme paralizante, folosite în două cazuri
	2	Piele gălbuie	Combinezon (ermetic?) ataşat la cască; două lămpi pe piept; în două cazuri cască luminoasă; cizme scurte	Lampă emițătoare de fascicul luminos cu efect paralizant
IX	1	Piele albă	Costum de scafandru strîns pe corp, cu cască; uneori echipamentul foarte strălucitor	Nu s-au observat
X	2	Piele albă sau roşie	Combinezon transparent, pantalon şi un fel de tricou din material metalizat	Armă în formă de tub
XI	1	Piele roşie	Uneori scafandru; mai des combinezon transparent, protejînd îmbrăcămintea cu un aspect metalic; cască globulară transparentă, uneori cu un fel de „clipici ”deasupra	Nu s-au observat
	2	Piele albă	Benzi argintii înfăşurate în jurul corpului	Nu s-au observat
XII	1	Piele albă sau verzuie	Costum de scafandru transparent cu aspect metalic, uneori luminos sau strălucitor; cască sau glugă	Nu s-au observat

Tip	Variantă	Atitudinea față de noi alte acțiuni	Nr de cazuri / nr. de colegi obs.	Țara
V	1	Amicală, dar în general se feresc de contact cu noi; nu s-au semnalat tentative de dialog	4/11	Germania, Franța, Peru, SUA
	2	Diferită, de la amical la ostil; o tentativă de răpire a martorului; în cîteva cazuri au dialogat cu martorii în spaniolă	7/12	Venezuela, Franța, Italia, Pania, Suedia
VI	1	Diferită, de la amical la ostil; tentativă de dialog într-o limbă necunoscută martorului	7/11	Franța, Venezuela. Prof. Cristian Bălan semnalează un asemenea ocupant ieșit dintr-un OZN aterizat pe teritoriul RSR
VII	1	Diferită, de la amical la ostil; două tentative de dialog în portugheză și engleză	4/7	Iran, Australia, SUA, Brazilia
VIII	1	Fug la apariția oamenilor; un caz de ostilitate, un caz de atitudine amicală, cu dialog în limba engleză	14/32	Franța, Brazilia, SUA, Canada, Chile, Italia, Ins, Reunion (Oceanul Indian)
	2	Agresiune și/sau fugă; nu s-au semnalat dialoguri	10/24	Brazilia, Franța, Italia, Germania, SUA
IX	1	Amicală într/un caz; martorul „aspirat" în interiorul OZN/ului aterizat; în trei cazuri s-au adresat martorilor într-o limbă necunoscută	10/23	Argentina, Spania, Brazilia, Bolivia, Filipine, Italia
X	1	Amicală; încercare de conversație într-o limbă străină	4/11	Argentina, Brazilia, SUA
XI	1	În unele cazuri amicală, alteori martorii au fost agresați; paralizarea martorului aflat în mișcare	4/13	Brazilia, Chile, Argentina
	2	Indiferentă	3/8	Argentina, Peru
XII	1	Amicală; un caz de dialog cu martorii	5	Argentina, Portugalia, Scoția, Anglia

OZN-uri variază între 0,8 și 3 m, că pielea poate avea o mulțime de culori, că fizionomia oscilează între urît, galben, chel, cu fante în locul ochilor, gurii – și frumos, bronzat, blond cu ochi albaștri, curat rasă nordică – nu cred că înseamnă foarte mult. Cred că semnificație mai profundă are faptul că unii dintre ei respiră liber, sînt îmbrăcați ușor, umblă desculți prin iarbă *ca la ei acas*ă – în timp ce alții folosesc filtre, sau măști de gaze, sau umblă în scafandre cu cască ermetică – asta indică un metabolism bazat pe altceva decît pe oxigen, sau pe proporții diferite de oxigen, sau presiuni atmosferice total diferite acolo de unde vin, sau alte temperaturi, sau ceva de care nici n-avem idee, dar total diferit de ce avem noi aici.

Au arme care sînt cilindrice sau sferice, sau nici măcar nu se văd, dar se simt. Ne paralizează, temporar, cu armele acelea. Nu omoară, paralizează numai – dar despre asta o să vorbim mai departe. Uneori încearcă să ne captureze, așa cum am face noi cu animale ciudate și rare, dar și despre asta cred că o să vorbim mai încolo. Sînt prea multe de spus, nu ajung cîteva rînduri. În linii generale, colegii mei din neștiut ne seamănă într-adevăr, parcă ar vrea cu tot dinadinsul să confirme părerile exobiologilor terești. Numitorul lor comun se referă atît la schemă, la tiparul general după care au fost proiectați – ca înfățișare, cît și la atitudinea față de noi – ceea ce este mult mai important decît înfățișarea. Ceea ce este aproape fundamental, și conduce la ideea unui mod comun – sau, mai bine zis, a unei *înțelegeri comune* – asupra comportamentului în raport cu noi. Atitudinea generală este de ignoranță, indiferentă, desconsiderare, netă superioritate; cînd sînt

binevoitori, o fac la modul în care sîntem și noi amabili cu maimuțele deștepte: de sus, și pentru fiecare răspuns bun – o banană. Uneori sînt agresivi; alteori se tem de noi și fug, așa cum am fugi noi, cu carabina în mînă și cartușiera plină, din fața unei gorile. Dar niciodată nu se dezvăluie, cum am face-o noi în fața unor egali. Nu spun de unde vin, și de ce vin, și de ce preferă anumite zone pentru aterizare, și cum sînt construite mașinile lor, ce le propulsează, ce caută pe fundul oceanelor noastre, ne lasă să ne spargem capetele încercînd să pricepem de ce nu încearcă o luare oficiala de contact cu noi, cam ce sîntem în ochii lor, bănuim numai.

Și nici măcar nu pot fi sigur că lucrurile astea extraordinare s-au petrecut într-adevăr, adică s-au petrecut chiar așa cum au ajuns pînă la mine, și uneori nu mai știu ce să cred, și mă înconjoară semne cocoșate de întrebare, și devin eu însumi un semn de întrebare – pentru că n-am văzut, n-am atins, n-am auzit cu urechile mele vocile acelor piloți întrebînd cine știe ce, într-o limbă nemaiauzită pe planetă. Planeta primordială, Pămîntul nostru. Și nu știu nici măcar ce aș face, cum aș reacționa și ce s-ar întîmpla pînă la urmă între mine și colegii aceia cu care am cel puțin un numitor comun intrat în toată ființa – mașina de zburat. Mi-am planificat să fiu demn, dar se pare că e una din situațiile în care nu prea te poți ține de ce ți-ai planificat.

Nu știu de ce.

Cred însă că, dacă totul ar fi imaginație, acei dintre noi care pretind că s-au întîlnit cu ocupanții OZN-urilor, ar fi fost mai inventivi. Adică ar fi descris un fel de caracatițe, sau păianjeni, sau meduze aeriene, sau ceva care să nu fie nici caracatiță, păianjen, meduză, ceva

care să nu aibă nici pe departe un echivalent terestru – în sfîrșit, ceva care să încerce să convingă. Să convingă exact prin insolit. E mai aproape de structura noastră.

Nu toți cei care au văzut ozenauți sînt exobiologi, sau au citit considerațiile exobiologilor asupra probabilei înfățișări a unor ființe venite dinafară. E mai ușor să fii crezut cînd povestești, terorizat și încă gîfîind: „din farfuria aceea a coborît ceva atît de bizar, cu o grămadă de ochi, guri, colți, brațe, picioare, și două aripi de liliac" – decît atunci cînd ridici din umeri și spui, aproape dezamăgit: „niște tipi care ne seamănă afurisit de bine. Seamănă cu mine, cu tine, cu oricare dintre noi". Pentru că, indiferent de gradul de stranietate, înfățișarea celor care coboară din farfuriile zburătoare constituie, practic, variații pe o temă foarte bine cunoscută: propria noastră înfățișare. Au într-adevăr cap, două mîini, două picioare, dialoghează sau nu, respiră oxigen sau pînă și simplul contact cu atmosfera noastră le este dăunător, au toți stațiune bipedă, folosesc arme, unelte, telepatie, au degete la mîini, uneori plete blonde și atunci sînt de-a dreptul fermecători; pot fl albi, roșii, negri, galbeni, verzi, răi sau mai degrabă indiferenți, umblă desculți sau în scafandre ermetice, pitici sau uriași, toți respectă același tipar care, cel puțin la noi, e unic, rezervat numai omului. Așa asemănători sau deosebiți sînt totuși diverși ca înfățișare, comportament, fiziologie – cît putem să ne dăm seama de fiziologia lor – *sînt la fel de diferiți ca aparatele din care coboară*. Proveniți dintr-un trunchi comun, sau convergență firească a materiei organizată inițial în cele mai diverse moduri, spre unica formă ideală, sau poate rezultat al unui mod de evoluție obsesiv-identic peste

tot unde a fost să fie viață, colegii mei veniți din multe neștiuturi refuză să-mi spună, ca între aviatori, scoțîndu-și căștile de zbor: „salut ! Ce frumos e la voi. La noi, cînd am decolat, ploua îngrozitor."

9. Dispariții de persoane

«Noaptea de Crăciun a anului 1909 Oliver, băiatul de unsprezece ani al fermierului Owen Thomas, din valea Brecon, Wales, Anglia a întîmpinat-o împreună cu familia sa. În jurul orei unsprezece fermierul l-a trimis pe fiul său după apă: „Ollie, mai avem un ceas pînă la miezul nopții, și gîturile noastre sînt uscate de cît am cîntat, și mai avem de cîntat." Se cîntau evident psalmi, și faptul că printre invitați se afla preotul din Brecon împreună cu doamna sa, îi împiedica pe cei strînși în jurul marelui cămin din sufrageria fermei Thomas să se răcorească cu altceva decît apă.

Oliver s-a îmbrăcat, a luat găleata, a ieșit; după zece-douăsprezece secunde, întreaga adunare: i-a auzit strigătele disperate: „Ei mă răpesc, ajutor, ajutor, mă răpesc !"

Pastorul a apucat o lampă cu parafină și toți au fugit afară; raza puternică a lămpii lumina treptele, zăpada, dar nimeni nu l-a văzut pe băiat. Însă strigătele puternice continuau: „ajutor, ajutor, mă iau cu ei ! "

— Vocea băiatului parcă vine din cer – a spus pastorul și a ridicat raza felinarului spre cerul întunecat, lipsit de stele. Strigătele de ajutor se auzeau din ce în ce mai slab, pînă la urmă nu s-au mai auzit deloc.

A doua zi a venit poliția. Cercetările au constatat că urmele băiatului mergeau aproximativ 20 de metri drept spre fîntîna din curte, apoi dispăreau. Nu erau

alte urme în jur. Găleata goală era aruncată la cincișase metri de locul unde sfîrșeau pașii lui Oliver, în zăpada neatinsă.

Poliția a încercat să emită cîteva ipoteze, infirmate însă: băiatul era prea greu cu să poată fi răpit de vreo pasăre cunoscută în Wales; în acel 1909 avioanele noastre aveau prea multe probleme cu zborul în sine, ca să mai poată fi folosite la kiddnaping-uri din aer; și mai era acel strigăt limpede al copilului, repetat: „ajutor, *ei* mă răpesc !" Polițiștii știau că alegerea cuvintelor folosite de cineva aflat în panică este foarte importantă, și aproape întotdeauna revelatoare. Oliver avea ochi buni, și dacă acei „ei" care l-au luat ar fi semănat cu ceva, sau ar fi fost o pasăre uriașă, băiatul ar fi numit acel „ceva"; dar, în spaima lui, Oliver Thomas a repetat de mai multe ori: „ei mă răpesc". (B. Steiger, *Stranges froom the skyes*).

Poveste ? Poate...

(„*Ei, ei* ne-au distrus elementul de combustie; s-a sfirșit !" transmitea 61 de ani mai tîrziu John Swigert, pilotul modulului de serviciu al expediției Apollo-13.) De fapt nu se sfîrșise, abia începea, unul dintre cele mai formidabile jocuri ale inteligenței umane cu necunoscutul, avînd ca miză trei vieți omenești. Am învins noi, dar asta s-a întîmplat 6l de ani mai tîrziu. Și alătur cele două întîmplări din cauza acelui „ei", și a întrebării izbucnite din neputința noastră: care *ei* ?)

La 20 august 1962, Raimundo da Silva, un băiat de doisprezece ani din Diamantina, Brazilia, anunța poliției dispariția tatălui său, Rivalino, luat la bordul unei „mingi uriașe, care scînteia și lăsa fum galben, înecăcios".

Diamantina e un loc uitat de lume, și Raimundo, cu tot numele lui evocator de blazon, nici măcar nu știa să citească; n-avea de unde să afle că există OZN-uri și ozenauți. Atunci, cel puțin, Diamantina n-avea curent electric, și băiatul nu putea cunoaște aceste lucruri de la radio sau de la televizor. Și, după cum a rezultat din ancheta locotenentului de poliție Wilson Lisboa, e greu de crezut că trei copii, Raimundo, Fatima, de șase ani și Dirceu, de doi ani, și-ar fi omorît tatăl pentru simpla plăcere de a rămîne într-adevăr orfani – doamna da Silva decedase cu un an înainte. Însă aceeași anchetă descoperea că la 19 august Rivalino povestise unor prieteni ai săi, mineri, că a văzut doi „străini ciudați", de circa 90 cm înălțime, „săpînd o groapă în pămînt". După dispariția prietenului lor, minerii și-au adus aminte de strania poveste și s-au întrebat dacă nu există o legătură între ea și plecarea lui Rivalino în „mingea care scînteia și lăsa fum galben". De asemenea, în locul indicat de Raimundo că ar fi aterizat „mingea", poliția a găsit o zonă de 5 metri în diametru din care praful era împrăștiat, și care „arăta straniu". Concluziile psihiatrului care i-a examinat pe băieți sînt suficient de rezervate, dar în același timp destul de limpezi: „Nu vreau să discut faptele în acest caz – a spus dr. Joao Antones de Oliveira. Aceste fapte sînt peste competența mea. Dar pot afirma că Raimundo este normal, și el a povestit ceea ce crede că ar fi adevărul".

Patru zile după „plecarea" lui da Silva, peste cincizeci de oameni, inclusiv șeful postului de poliție din Gouveia, orașul din apropiere, au urmărit zborul, deasupra acoperișurilor, al unui obiect rotunji, scînteictor.

Locuitorii din Brasila da Minas au intrat în panică

cînd, la 28 august, un obiect „ca o minge de fotbal uriașă, luminoasă" a staționat cîteva minute în aer, lîngă turnul bisericii. Știind despre dispariția lui da Silva, ei și-au imaginat că ocupanții OZN-ului „își aleg o nouă victimă."

Dispariția lui da Silva a ridicat numeroase semne de întrebare: oare a dat accidental peste doi ozenauți angajați într-o acțiune, experimentare, pe care aceștia o considerau secretă ? Rivalino spusese prietenilor că „două personaje ciudate săpau o groapă în pămînt". Oare plantau ceva acele personaje în solul fertil al Braziliei ? Ce ? Intenționau să ascundă ceva ? A întrerupt cumva bătrînul da Silva un tainic ceremonial ? Văzuse acel brazilian analfabet „prea mult", amenințînd astfel securitatea unei expediții venite din necunoscut ? Sau cei care ne vizitează recurg periodic la asemenea procedee, pentru studii și informări ?

Sigur, și asta poate fi tot o poveste.

...Dar cea mai răsunătoare acțiune în materie de răpiri, consemnată de „folclorul OZN", a fost inițiată în august 1915, cînd nu a dispărut un țăran brazilian sărac, sau un băiat de unsprezece ani plecat după apă, ci un întreg regiment britanic de infanterie.

La a 50-a aniversare a debarcării forțelor britanice în golful Sulva, lîngă Anzac, Turcia – sîntem deci în 1965 – supraviețuitorii secției a 3-a din prima companie de infanterie divizionară N.Z.E.F. (New Zeeland Expeditionary Forces) și-au amintit strania întîmplare, aducînd la lumină fapte ce păreau moarte și înmormîntate. Iată ce povestește veteranul F. Reichart. din Noua Zeelandă :

„Eram 22 de oameni din secția noastră, în tran-

șeele de pe dealul Rododendronilor, lîngă golful Sulva. De dimineață am observat șase-șapte nori mari, cenușii, în formă de pîine (calotă sferică ? Cum erau pîinile cu care își hrănea, în august 1915, armata britanică soldații ?). Țin minte cum discutam între noi că, deși bătea o briză ușoară, norii aceia, a căror structură părea solidă, nu se clinteau din loc; ei stăteau nemișcați, suspendați peste valea care era de fapt albia secată a unui lac.

Pe urmă i-am văzut pe cei din Regimentul 14 Norfolk, mărșăluind încolonați prin albia aceea de lac secat; mergeau să înlocuiască soldați aflați în tranșeele de pe cota 60. Atunci, unul din norii aceia cenușii a coborît așezîndu-se în drumul celor care mărșăluiau, și împreună cu soldații de pe cota 60 am văzut, îngroziți, cum cei care veneau intrau în nor și nu mai ieșeau ! După ce ultimul om din Regimentul 14 Norfolk a «intrat în nor», acesta s-a ridicat în aer, alăturîndu-se celorlalți și, în timp ce noi, soldații din tranșee, priveam terorizați, cei șapte nori cenușii au pornit în formație împotriva vîntului. Și au dispărut"[6].

Dar și aceasta poate fi încadrată în poveștile nesigure ale folclorului OZN.

Oficial, Regimentul 14 Norfolk a fost dat ca „nimicit" în confruntarea cu inamicul, dar în 1918, după capitularea Turciei, cînd primul lucru făcut de autoritățile britanice victorioase a fost să se intereseze de soarta regimentului, autoritățile militare turcești au răspuns că „habar n-aveau de existența acestei unități".

În primul război mondial, un regiment britanic

[6] Vezi bibliografie, Steiger B.

avea între 800 și 4000 de oameni – și o grămadă de căruțe, tunuri, furgoane etc. Chiar dacă luăm cifra minimă de 800, acțiunea e impresionantă. Urmele soldaților, cailor, roților, sfirșeau brusc, în dreptul unei linii ca un hotar; nici o urmă nu încerca să se abată măcar din drum, pe fundul prăfuit al lacului secat era ușor de văzut și de citit orice dîră, linie, amprentă de roată, picior sau copită.

800 militari echipați de război înseamnă 80 de tone greutate. Noi, abia după anii 70 am realizat avioane capabile să ridice încărcături de 80-100-120 tone – AN-22 „Anteu", C-5A „Galaxy" – mai nou și mai mult, AN-400. Dacă socotim că doi militari cu raniță voluminoase, cartușiere și puști model 1914 ocupă, cam înghesuiți, $1m^2$, rezultă o suprafață necesară de $400m^2$ pentru întreg personalul regimentului britanic. Nici nu e mult, un pătrat cu latura de 20 metri sau un cerc cu raza ceva mai mare de 11 metri; incredibil, cît de puțin e nevoie pentru 800 de soldați înghesuiți. Considerînd și caii, căruțele, tunurile, mărim de patru ori suprafața – ca să încapă ! – și obținem doar $1600m^2$, adică un pătrat cu latura de 40 metri sau un cerc cu raza ceva mai mare de 22 metri. Și „pîinea" aceea putea să aibă spațiul interior etajat printr-o punte intermediară, cum au și C-5A și AN-22, iar atunci, la dimensiunile astea, încăpeau foarte bine, pe lîngă Regimentul 14 Norfolk, motoarele, combustibilul, diferitele amenajări funcționale, postul de pilotaj și echipajul OZN-ului.

Considerînd raportul greutate totală/greutate utilă, acesta e de 3,12 pentru AN-22 și 3,24 pentru celălalt gigant, C-5 A; extrapolînd, obținem aproximativ 400

tone greutate totală pentru nava din necunoscut, plină cu 800 militari britanici și 50 de tone de cai, căruțe, tunuri. E o valoare acceptabilă, compatibilă cu aeronavele noastre de astăzi. Nici latura de 40 de metri sau diametrul de 44 metri nu reprezintă foarte mult, din ce știm noi referitor la dimensiunile OZN-urilor.

Evident, pornind de la premisa că existența OZN-urilor este cel puțin discutabilă.

De pildă, cel de la Petrozavdsk avea 104 metri lungime.

Oricum, Regimentul 14 Norfolk, așa luat la încadrarea lui minimă, chiar dacă a fost cea mai mare, nu a fost în nici un caz singura unitate britanică ridicată la ceruri ! Același domn Reichart, veteran al primului război mondial, stupefiat de întîmplarea al cărei martor ocular fusese, a cercetat arhivele militare și a descoperit că, în 1898, în Sudan a dispărut fără urme un pluton de militari englezi. Cercetările efectuate tot în 1898 în zona Khuber Pass au costat armata britanică o întreagă companie de geniu. Urmele geniștilor dispăreau misterios, „toți pașii aceia înaintau spre o linie dreaptă, dar nici o urmă nu depășea linia, n-o ocolea și nu se întorcea din drum". Linia care putea fi urma lăsată pe pământ de marginea trapei deschise în pîntecul navei.

Pașii mergeau drept spre linia aceea, n-o ocoleau, nu se întorceau, mergeau drept spre linia aceea ca un hotar, o treceau și dispăreau în neștiut.

10. De fapt, cam ce pot să ne facă ? (I)

Chiar, ce pot să ne facă ?

La 13 august 1967, Inacio de Souza și soția sa Maria, de la o fermă situată între Cricas și Pilar de Goias, statul Goias, Brazilia, au observat un obiect „în formă de ciupercă", cu diametrul de aproximativ 100 de picioare (33 de metri), staționînd pe sol, lîngă clădirile fermei. Lîngă aparat erau trei „creaturi înalte de circa un metru, în costume galbene strîns lipite de corp", care s-au îndreptat spre cei doi soți. Se pare că, în împrejurări bine determinate, reacțiile noastre sînt aceleași, în Kansas ca și în Brazilia: Inacio și-a expediat soția în casă și i-a acoperit strategic retragerea, trăgînd focuri de carabină în musafirii nepoftiți. Spre deosebire de cazul Sutton, aceștia au reacționat. Un jet de lumină verde a țîșnit din disc și l-a lovit pe fermier în piept; Inacio a căzut. Maria a alergat spre soțul ei, în timp ce făpturile sosite din necunoscut s-au urcat în aparatul lor care a decolat, făcînd un zgomot asemănător unui roi de albine.

După cîteva zile Inacio a început să aibă senzații puternice de greață, de mîncărimi și oboseală a întregului corp. Transportat la spitalul din Goiana, capitala statului Goias, și supus unui consult, s-a constatat că suferea de leucemie, cu rapide alterări ale sîngelui. În două luni, greutatea sa a scăzut foarte mult, iar pe corp

i-au apărut pete alb-gălbui. La circa 60 de zile după întîlnirea cu semenii din altă lume, Inacio a murit, prezentînd simptome tipice ale bolii de iradiere.

În după-amiaza zilei de 7 ianuarie 1970, în apropierea satului Jwjärvi, Finlanda, Aarno Heinonen și Esko Vilja au văzut pe cerul senin un nor ciudat, roșu-cenușiu, foarte strălucitor. Norul a coborît spre cei doi și s-a putut observa un obiect rotund, gri-strălucitor, cu aspect metalic și avînd baza plată, aflat în interiorul norului. Obiectul „zumzăind încet", s-a oprit lîngă Heinonen; zumzăitul a încetat și ceața roșie-cenușie s-a risipit. „Era atît de aproape" – a spus acesta, „puteam să-l ating cu bățul de ski". Partea inferioară a obiectului zburător avea circa zece picioare în diametru și prezenta trei umflături rotunde dispuse radial la 120°, ca trapele trenului de aterizare escamotabil.

Ce a urmat seamănă cu o secvență de film scienee-fiction (*ca mai tot ce se întîmplă în cartea asta; și cred că niciodată fantasticul nu e în măsură să egaleze ceea ce se întîmplă în realitate*): din obiect a „apărut" – în sensul că a apărut spontan, nu printr-o trapă – a apărut un fel de omuleț foarte zvelt, de aproape un metru înălțime. Omulețul a îndreptat o cutie neagră spre cei doi finlandezi încremeniți, și scîntei ca niște vergele scurte de lumină roșie, verde, violetă, țîșnind din cutia aceea, l-au atins pe Aarno Heinonen. Pe urmă s-a format din nou ceața roșiatică, și norul acela ciudat s-a îngroșat, s-a ridicat de la pămînt și a dispărut în cerul senin, luînd cu sine obiectul gri cu baza plată și pe omulețul cel zvelt.

În scurt timp, Heinonen a început să acuze dureri interne violente; o lună întreagă urina lui a fost aproa-

pe neagră.

Pentru Esko Vilja, întîlnirea s-a soldat doar cu tulburări de echilibru, înroșirea feței și, ulterior, a întregului corp.

În vara anului 1968, cînd o serie întreagă de întîlniri de gradul trei au zguduit Argentina, în apropiere de Olavarria, 400 kilometri sud-est de Buenos Aires, a aterizat o farfurie zburătoare din care au ieșit, după afirmația martorilor, trei piloți înalți de circa 2 metri, îmbrăcați în costume fosforescente. O grupă de militari argentinieni, la ordinul caporalului, a deschis foc cu armele automate împotriva celor trei și a navei în care sosiseră; dar gloanțele n-au avut nici un efect asupra OZN-ului și echipajului său. Un fascicul de lumină, emis de nava discoidală, i-a paralizat temporar pe zeloșii militari și pe caporalul lor; nu și-au revenit decît după ce farfuria zburătoare a decolat în trombă, lăsînd iarba arsă la locul faptei.

Tot cu înroșirea și umflarea feței s-a ales și Rene Gilham din Merom, Indiana, SUA, după ce, împreună cu cîțiva vecini, a privit cîteva minute o farfurie zburătoare cu diametrul de 10-12 metri, care făcea „punct fix" la 60-70 metri deasupra lor. Din centrul obiectului zburător erau proiectate în jos fascicule de lumină albastră.

Doctorul Joseph Dukes, care l-a tratat pe Rene Gilham, a declarat că „arsurile acelea... semănau cu cele cauzate de expunerea prelungită la radiația unei instalații electrice de sudură".

Brazilianul Onilson Patero, a cărui întîlnire cu nave din alte lumi va fi expusă ulterior mai amănunțit, a prezentat la consultul medical făcut imediat după

găsirea sa pe autostrada Itajobi – Catanduva (Brazilia), doar cîteva urme de arsuri neînsemnate.

Două zile mai tîrziu, pe corp i-au apărut pete galben-verzui care s-au extins, fără să-i producă însă lui Onilson nici o senzație neplăcută. Encefalograma, electrocardiograma, examenul psihologic, au indicat un om perfect sănătos. Un om perfect sănătos cu urme slabe de arsuri pe față și pete ciudate, galben-verzui, pe torace și abdomen. Doctorul Elias Azis-Ghediak, de la spitalul Albino, Catanduva, a declarat: „pacientul meu a suferit arsuri neobișnuite, cauzate de radiații absolut necunoscute".

Pînă la urmă, petele galben-verzui au dispărut de la sine, dar întîlnirea cu OZN-ul „său" nu i-a lăsat lui Onilson Patero amintiri foarte plăcute. „Bineînțeles că voiam să fug", declara el, „dar nu puteam mișca picioarele. Parcă erau împiedicate de un lasso elastic..."

Tot împiedicați, izbiți, țintuiți, s-au simțit și unii din locuitorii satului englez Warminster de lîngă Heytesbury, Anglia, începînd din acea sîmbătă cînd OZN-uri au început să staționeze pe cer, în apropierea satului lor. Maiorul William Hill se întorcea de la parada armatei teritoriale, cînd motorul mașinii sale s-a oprit brusc; coborînd din bătrînul „Austin", la atingerea solului a simțit cum o „forță" l-a țintuit pe călcîie. „Aerul vibra, și vibrația aceea mă înconjura din toate părțile. Auzeam un fel de șuierat sinistru, întretăiat de zgomote ciudate, ca atunci cînd se rupe o bucată masivă de metal. Simțeam plutind în aer o amenințare, nu știu cum să spun – fantastică, dar reală, o simțeam în aer, deasupra mea. Parcă era zgomotul unui frigider

uriaș, care funcționa însă departe și mai sus. După trei minute, lucrurile au revenit la normal. Am putut să mișc, și cînd am făcut contact motorul a pornit imediat".

Declarația lui Hill e doar una din declarațiile făcute de locuitori din Warminster în acea perioadă. Oamenii spuneau: „a fost o impresie certă, ceva mă apăsa în jos, mă țintuia. Dacă ar fi fost în apropiere un șanț, un adăpost, m-aș fi ascuns în el cu mare plăcere. Era ceva, ca un ciocan căzut din cer".

„Am auzit un sunet ca un bîzîit înfundat – declara Eric Payne de 19 ani – dar nu venea de la sîrmele de telegraf. Nici nu pot spune sigur din ce direcție venea – venea de peste tot. Sunetul acela plana deasupra mea, și totul vibra în jur, și era ceva care mă înspăimînta. Pe urmă a fost ca o cutie de conserve uriașă în care cineva rostogolește șuruburi și piulițe mari, chiar deasupra capului meu. Am ridicat fața, să văd dacă nu e un avion zburînd la joasă înălțime, și atunci am simțit o ploaie de lovituri ascuțite, pe frunte și obraji. Parcă eram în interiorul unui vîrtej, și vîntul îmi ridica părul în sus, și ceva mă lovea peste ochi, era groaznic. Și în același timp, capul și umerii îmi erau presați dureros spre sol. Am încercat să lupt cu acel atacant invizibil, dar nu știam cum s-o fac".

Să fi nimerit oare, și maiorul Hill, și tînărul Payne, în „jetul" unui aparat de zbor cu motor antigravitațional ? Oare emit aceste motoare – unele din ele – ceva similar cu un flux de particule antigravitaționale ? „Ceva mă țintuia... ceva mă apăsa în jos... părul se ridica, în vîrtej, dar capul și umerii erau presați dureros spre sol..." Faptul că „nu se vedea nimic" nu înseamnă

mare lucru: nici cînd a dispărut Oliver Thomas nu s-a văzut nimic. Au fost situații cînd OZN-uri, sau obiecte de-ale noastre aflate sub fluxuri bizare de radiații, cîmpuri emise de OZN-uri, au devenit transparente – și de la transparent pînă la invizibil nu mai este chiar foarte mult. Mi se pare însă interesantă stîngăcia evidentă în încercările de a explica ce se întîmplă – e limpede că oamenii aceia se întîlneau cu ceva pentru care noi n-am inventat încă cuvinte, noțiuni, și nu știau cum să descrie acel „ceva", deși încercau s-o facă cît mai bine. Parcă ne mai întîlnim uneori cu această situație – în încercările scrierilor vechi de a fixa elemente (de înaltă tehnicitate, inclusiv) care depășesc mult cunoștințele, impresiile obișnuite, evident vocabularul oamenilor din acele epoci. Oamenii aceia de demult care ne-au lăsat întîmplările lor, nici nu știau foarte bine ce văd; și nu aveau cuvinte, noțiuni măcar aproximative, pentru a descrie ce se întîmplă sub ochii lor. Și astfel relatările vechi de obiecte insolite, eventual OZN-uri, ajunse pînă la noi, degajă aceeași stîngăcie în încercarea de a povesti cu cuvinte de toate zilele lucruri atît de străine, încît nici nu țin de lumea noastră. Iată descrierea Leviathanului din „Cartea lui Iov": „Spinarea lui este șiruri de scuturi, înțepenite ca prin peceți de piatră ! Unul se încopcie strîns cu celălalt, și nici vîntul nu poate pătrunde printre ele... Strănutul lui scapără lumina ochilor, și ochii lui sînt ca genele zorilor; din gura lui țîșnesc jurubițe de flacără, scapă scîntei de foc, din nările lui iese fum... răsuflarea lui dogorăște ca jăratecul și flăcări izbucnesc din gura lui... Pe pîntecele lui sînt cioburi ascuțite; el lasă pe pămînt scrijelituri de grapă... el face din mare o cățuie fumegîndă; în urmă-i,

el lasă o dîră de lumină. Cine poate să pătrundă pînă la căptușeala zalelor sale ? Porțile gurii lui, cine le-a deschis vreodată ?"

Chiar, cine ?

Vocabularul bătrînului Iov n-avea zestrea cuvintelor, noțiunile tehnice de care beneficiem astăzi. Cînd Leviathanul devine, simplu, un vehicul acoperit cu blindaj ermetic, posibil metalic, propulsat probabil prin reacție, capabil să meargă pe sol (cu șenile) și prin apă, echipat cu proiectoare puternice și cu ceva similar unui tun laser.

Atît doar, că nu știu ce căuta un asemenea vehicul pe Pămînt, la vremea lui Iov.

Parc-ar fi o povestire științifico-fantastică...

Să ne întoarcem însă la Warminster și la locuitorii lui „țintuiți, apăsați, orbiți", care vedeau uneori pe cer lucruri cu neputință de explicat.

Reverendul Graham Philips a observat deasupra Warminsterului „un obiect strălucitor, în formă de țigară, care a rămas acolo circa 20 minute". Harold Horlock și soția sa, Dora, descriau „două traiste roșii, fierbinți, despărțite printr-un spațiu întunecat, pe ale cărui laturi atîrnau..."

Alan Chapman descria un avion neobișnuit observat prin binoclu, zburînd rapid la mare înălțime. „Avea o lumină mare, roșie, care clipea, și încă multe lumini albe, strălucitoare, pe lîngă lumina aceea. Părea să zboare pieziș, viteza lui era foarte mare și nu ținea o direcție constantă".

E posibil ca măcar Alan Chapman să fi văzut, totuși, un avion obișnuit. Oricum, locuitorii din Warminster au hotărît că sînt „bîntuiți", au botezat „Lucrul

Acela" forța misterioasă care îi țintuia la sol, și au început să pună în seama „Lucrului Aceluia" tot ce se întîmplă în jur, mai mult sau mai puțin neobișnuit – bălțoaca apărută din senin în curtea din spate a lui Bill Curtis, sau ciulinul înalt de 12 picioare (patru metri) crescut pe islaz, despre care Dora Horlock spunea: „...A trebuit să cadă ceva din cer, ca să îl facă atît de mare".

Mai țineți mine Culoarea căzută din cer a lui H. P. Lowerraft, unul dintre cele mai stranii și mai cutremurătoare lucruri citite vreodată, tocmai pentru că totul se întîmplă atît de simplu, aproape de fiecare din noi, și exact asta face nefirescul cumplit de firesc, și ușor de atins, încît ne întrebăm cum de lucrurile povestite nu s-au întîmplat totuși pînă acum ?

Oare chiar nu s-au întîmplat ?

11. De fapt, cam ce pot să ne facă ? (II)

Pot să acționeze asupra mașinilor, avioanelor, tehnicii noastre cosmice, în aceeași manieră hotărîtă care indică limpede de partea cui este inițiativa.

Majoritatea celor aflați în automobil, la întîlnirea cu OZN-uri, consemnează oprirea motorului. Aviatorii de pe aparate echipate cu motor clasic pățesc la fel, dar consecințele sînt evident altele. Motoarele automobilelor aflate la trecerea de nivel peste calea ferată de lîngă Usovsk, URSS, s-au oprit cînd pe cer au apărut două OZN-uri argintii, dar trenul electric și-a văzut nestingherit de drum.

Fizicianul american Mac Kanibel consideră că motoarele cu aprindere internă – adică exact sistemul de aprindere al acestora – poate fi scos din funcțiune de la distanță, generînd „un cîmp electromagnetic de o anumită frecvență".

De regulă, după dispariția cauzei – OZN – toate sursele afirmă că motoarele pornesc fără probleme.

Motoarele avioanelor reactive, neavînd nevoie de sistemul electric de aprindere pentru funcționare curentă, aparent cel puțin, nu pot fi oprite de cîmpurile energetice generate prin simpla prezență a navelor din necunoscut; dar aparatura de radio și radiolocație este foarte puternic bruiată, și uneori aparatura de bord în totalitate, nu doar cea radioelectronică, prezintă pertur-

baţii şi anomalii în funcţionare.

Să fie oare efectul puternicului cîmp termic, generat de unele OZN-uri ps lîngă cîmpuri electrice, electromagnetice şi care provoacă modificarea puternică a parametrilor fizici ai maselor de aer ?

În primul capitol descriam întîlnirea a doi dintre camarazii mei de profesie cu un OZN deasupra Braşovului, şi efectele încă suportabile manifestate asupra avionului şi pilotului de această întîlnire.

Însă povestea se poate întîmplă şi altfel.

La 1 iulie 1956 un avion de vînătoare-interceptare F-94 Starfire a fost dirijat cu ajutorul radiolocatorului la o ţintă neidentificată. Operatorul radar de la bord a descoperit ţinta pe ecran, şi F-94 s-a îndreptat spre ea; apoi pilotul a văzut ţinta şi la ochi – era un obiect strălucitor, în formă de disc, care stătea nemişcat.

În momeptul în care operatorul radar a cuplat emiţătorul sistemului de identificare IFF (Identification Friend or Foe – identificarea prin semnal de radiolocaţie a avioanelor amice sau inamice) deci, cînd un fascicul de unde electromagnetice cu anumite caracteristici, bine determinate, a iradiat discul strălucitor – motorul avionului Starfire s-a oprit. (Uite că se poate ! Ar fi şi o explicaţie: temperatura mare a cîmpului termic generat de OZN determină o scădere accentuată a densităţii aerului, ceea ce duce la debit insuficient de aer în motor, îmbogăţirea excesivă a amestecului în camera de ardere, scăderea sub limita de funcţionare a raportului de diluţie – şi motorul se opreşte). Motorul s-a oprit, iar cabina avionului a devenit un infern mic şi încins – cu toate că becurile roşii de incendiu, becurile acelea de care se teme toată lumea, nu s-au aprins.

„Era... ca și cum suflul fierbinte al unei lămpi de sudură m-ar fi izbit peste față" – a spus mai tîrziu pilotul. N-a fost timp nici să raporteze la sol ce se întîmplă: i-a ordonat operatorului radar din cabina a doua să părăsească avionul, și s-a catapultat la rîndul lui.

Aproape orbit și sufocat, în timp ce se rostogolea în cădere liberă, reflexul de pilot l-a determinat să mai privească o dată OZN-ul: era „imens și circular".

În 1971, două avioane militare ungurești MiG-21 au fost decolate și trimise la o țintă neidentificată; pe ecranele radiolocatoarelor de dirijare de la sol, navigatorii-operatori au văzut cum cei doi vînători s-au contopit cu ținta, și cum aceasta a dispărut în mare viteză.

Și n-a mai fost nimic.

Dar cu asta aproape ne-am obișnuit, s-a întîmplat de mai multe ori.

Ne-am obișnuit aproape și cu ideea că „ei" au defectat modulul de serviciu al expediției Apollo 13, și că ne urmăresc curent navele cosmice.

La 3 august 1958, o întinsă zonă a Romei a fost cufundată în întuneric, cînd un OZN luminos, foarte mare, a trecut deasupra orașului.

La 9 noiembrie 1965, o pană de curent provocată de OZN-uri în zona estică a SUA, din statul Maine pînă în statul New York, a lăsat în întuneric peste 30 milioane de oameni. Circuitele de siguranță, de comutare, au refuzat să funcționeze așa cum erau ele proiectate să funcționeze. Ruptorii se deschideau fără explicație, și cînd tehnicienii încercau să restabilească circuitele, aceștia se deschideau din nou; s-au închis tîrziu, după ce OZN-urile semnalate în zonă au dispărut.

Deci, cam ce pot să ne facă ? În afara faptului că ne

lasă pe întuneric, ne defectează rachetele avioanele, opresc motoarele mașinilor, ne opăresc fețele, provoacă leucemie și pete galben-verzui care trec de la sine, uneori ne paralizează, alteori acționează asupra noastră prin intermediul unor forțe stranii care ne țintuiesc de pământ, încearcă să ne răpească și reușesc chiar, dispărem individual sau cu întreg regimentul în neștiut, cu caii, tunurile, puștile noastre model 1914 sau mai recent cu avioane F-8, F-94, MiG-21 – ce pot să ne mai facă ?

Gred că pot să facă *ce vor*; dar *nu vor*. Cred că, de fapt, vor să ne lase cît mai în pace. Raportat la numărul total de observații, de întîlniri de diferite grade, numărul situațiilor în care s-a ajuns la conflicte cu OZN-urile și cu ocupanții acestora, este suficient de redus ca să confirme că, de fapt, vor să ne lase cît mai în pace.

12. Ce le facem noi lor

De obicei, tragem cu pușca.

Familia Sutton a tras cincizeci de focuri de armă, în aproximativ două ore.

Inacio de Souza a trimis-o pe Maria în casă, și a tras cu carabina în cele trei făpturi strălucitoare care se apropiau.

La Olavarria, caporalul și soldații săi au primit cu rafale de mitralieră echipajul unui OZN, atunci sosit din altă lume.

În 1964, un grup de tineri din Rio Vista, California, au făcut exerciții de tir pe un OZN cilindric; se auzea sunetul gloanțelor ricoșînd pe suprafața din metal.

Un polițist declara: „...era limpede că nu pot să ajung obiectul acela (un OZN). Așa că am scos pistolul și am tras în el".

Reacție tipică; cînd putem, tragem cu tunul, cu rachete, cu armamentul de la bordul avioanelor.

În 1952, două aparate de vînătoare F-102 au interceptat un OZN deasupra Whasingtonului, l-au încadrat și au tras asupra lui cu tunurile de bord.

Se pare că a căzut o bucățică de OZN.

În 1972, Jean Thoroval, corespondent de presă american aflat în Vietnam, comunica că baterii de rachete și artilerie antiaeriană au deschis focul asupra unui imens OZN roșu-portocaliu. Rachetele și proiectilele explodau înainte de a reuși să atingă OZN-ul.

O situație similară este descrisă într-un document NATO, dat publicității în 1976.

De ce facem asta ?

Dacă de Souza s-ar fi dus spre ei și i-ar fi poftit în casă ?

Dacă cei doi Sutton i-ar fi spus omulețului de nichel: „Hello ! Cu ce putem să-ți fim de folos ?"

Dacă rachetiștii și-ar fi păstrat rachetele pentru ținte mai precis identificate ?

E ușor să îmi pun întrebările astea stînd pe scaun, la mine acasă, cu cockerul Tom la picioare. N-am fost niciodată în cabina acelor avioane care zburau spre o imensă navă din necunoscut, nu m-am aflat pe cîmpul gol, luminat violent de proiectoarele unui disc de 50 metri diametru care planează tăcut deasupra solului, și în care se deschide o trapă, etc.

N-am văzut o față cu ochi imenși, privindu-mă fix prin vizorul măștii etanșe.

Am văzut doar un ou de lumină, trecînd la 100 de kilometri depărtare.

Habar n-am cum aș reacționa dacă lucrurile s-ar petrece foarte aproape de mine, între ei și mine, cu mine. Ar fi posibil să fug, să urlu, să trag cu pistolul, dacă aș avea pistol.

De ce ?

Se pare că toți cei implicați direct în întîlniri cu OZN-uri, cu echipajele mașinilor sosite din neștiut, au același sentiment de teamă, groază, panică dincolo de rațiune, și reacția violentă e firească în acest context.

Ce determină sentimentul de teamă amintit de mulți dintre cei implicați direct și de aproape în întîlniri cu OZN-uri ? Din ce zonă a instinctului nostru, ca

memorie a speciei, iese acest sentiment apropiat de teroare ? Este oare generat de o incompatibilitate cu cei care ne vizitează, neajunsă încă la nivel de conștientizare, dar resimțită violent de tot ceea ce sîntem, în afară de ființa strict rațională ? Oare simpla noastră structură, reacționează astfel în fața unui necunoscut care nu seamănă cu nimic, pentru care nu găsim termen de comparație în întreaga noastră zestre genetică, oglindind toată istoria și experiența speciei ? Sau dimpotrivă, ne stăpînește tulbure amintirea teribilă a unui lucru întîmplat înainte de a ști că sîntem, dar încrustat pentru totdeauna în tot ceea ce ne alcătuiește ? Ce lucru ? Și încă, oare așa se întîmplă lucrurile peste tot ?

Oare peste tot lumile resping, din motive încă neștiute, ceea ce vine din alte lumi ? Și noi, parte de sînge a acestei planete de care nu știm cum să ne mai desprindem, simțim exact asta, fără să știm că o simțim ? Și reacția noastră e doar o infimă parte, partea vizibilă și știută a respingerii la scară planetară ? Caii care nechează, plantele care se veștejesc, apa care seacă, țărîna care se usucă și crapă, pustiurile care înaintează inexorabil, an după an...

Nu cred.

Fără să mă bazez pe mare lucru, nu cred.

Am ieșit în Cosmos, cînd am avut cu ce, și ne-am întors.

Ne-am întors și de pe Lună, cum ne-am întors.

Atunci de unde teama, violența, respingerea ?

Poate nu sîntem încă pregătiți, ca specie, pentru ceea ce se întîmplă ?

Cunosc teama, am probleme cu ea personal, ca

pilot de vînătoare.

Doar cine n-a fost în cabina unui avion gonind cu 2500 km pe oră la 19-21000 metri de scoarța pămîntului, și n-a văzut atunci și acolo aprinzîndu-se becuri roșii de avarie, poate crede că nu există frica. Am fost acolo, și becurile roșii ardeau, și am știut că frica o să vină, face parte din noi, și cînd a venit am spus, ei și, mi-e groaznic de frică. Mi-e groaznic de frică, și sînt singur în avionul ăsta paradit, și am toate motivele să-mi fie frică, dar să vedem ce este de făcut. Pentru că vreau să ajung totuși jos cu avionul ăsta, așa paradit cum e.

Și am ajuns.

Nu numai eu, toți piloții trecem prin asta. De aceea știm foarte bine ce inutil este să întrebi: „ți-a fost frică ?" Bineînțeles că mi-a fost frică. Dar m-am întors, și măcar una din rațiunile acestei întoarceri este exact a pleca din nou; și miza întoarcerilor viitoare este că niciodată n-o să las teama să mă copleșească, să se transforme în panică.

Dar aparatul meu a fost făcut pe Pămînt, și la douăzeci de kilometri înălțime sînt totuși acasă, chiar dacă ceva mai departe; și totul se întîmplă între mine și planeta care m-a născut, iar avionul este și el de fapt un Pămînt mititel care îmi dă oxigen și căldură chiar dacă uneori se defectează și atunci mi se face frică.

Dar navele din necunoscut sînt poate altceva, nici nu știm precis ce.

Coboară din ele niște tipi despre care iar nu știm mare lucru.

Și tipii ăia vin direct spre noi.

Așa se naște, cred, panica.

Atunci scoatem pistolul și tragem.

De fapt, o analiză mai atentă a lucrurilor arată că piloții veniți din neștiut acționează dur numai ca legitimă apărare, la atacurile noastre direct agresive. De cele mai multe ori însă, „ne fac râu" involuntar – prin efectele avute asupra noastră de simpla funcționare a mașinilor zburătoare pe care le folosesc.

Așa s-a întîmplat cu Rene Gilham, de exemplu, în cazul lui Aarno Heinonen, se pare că afecțiunile ulterioare nu au fost produse de scînteile țîșnite din cutia neagră, ci tot de către cîmpul de forță (?) emis de OZN în procesul firesc al funcționării lui: Esko Vilja n-a fost atins de scinteile multicolore, dar și el a prezentat simptome de arsuri.

Mai mult, se pare că în unele situații, conștiente de posibilele efecte negative cauzate de funcționarea OZN-urilor, echipajele caută să ne protejeze, acoperindu-și aparatul staționat la sol cu un „sac" de plastic – ca în cazul Catanduva. În același timp, ambalajul de plastic poate însemna o intenție de camuflare sau de protejare a propriului echipaj, în cazul debarcării acestuia.

De ce deasupra Clujului și Iașului OZN-urile au staționat ore în șir în interiorul unui înveliș protector ? Se întîmpla oare ceva ce nu trebuia văzut de jos ? Sau ne protejau de o posibilă influență nocivă ? Se ascundeau pur și simplu, încercau să-și ia o înfățișare comună, la adăpostul căreia să ne studieze mai bine ? Cum să te ascunzi, într-un balon pe care mi-l duce vîntul atunci cînd este vînt ? Sau poate nici nu contăm, și atunci înseamnă că se întîmplă un lucru care s-ar fi întîmplat oricum, cu noi sau fără noi ? Oare chiar ne

vor binele echipajele din OZN-uri, sau se ascund, sau nici nu se sinchisesc de noi ?

Cred că însăși noțiunea de bine-rău e discutabilă, și se poate cel puțin inversa, în relația cu ființe despre care nu știm pimic. E posibil să aibă criterii atît de diferite de bine-rău, încît înseși aceste noțiuni să își piardă sensul. Mai țineți minte cu ce a speriat echipa trenului 91, Monon-Indianapolis, formația de patru OZN-uri discoidale ? Cu raza unei lanterne puternice. Mulți automobiliști spun că „păreau să se ferească de raza farurilor" (OZN-urile). În cazul avionului F-94 Starfire, OZN-ul a trecut la agresiune cînd a fost pusă în funcțiune stația IFF, deci cînd a fost iradiat cu un fascicul dirijat, relativ îngust, de unde electromagnetice dintr-o anumită gamă de frecvențe. Nici razele de lumină, nici fasciculele aparaturii IFF nu ne fac rău – dar ce semnificație pot avea ele pentru colegii din necunoscut ? Ce semnificație are, acolo de unde vin, o rază de lumină ? Un fascicul de unde ? Un avion care cade ? Un om care moare ?

Ce înseamnă pentru ei copacii, apele, lanternele, automobilele, un bob de grîu, copiii, cîinii noștri cocker, noi înșine – ce sîntem pentru ei, după atîția ani de cînd plutesc deasupra în discurile lor strălucitoare și nu fac altceva decît că ne lasă să încercăm să fim noi înșine, și acționează de regulă numai atunci cînd reacția noastră la discurile strălucitoare, la sferele de foc, la cei coborîți din navele cu 3, 4, 6, 8 picioare telescopice de aterizare, depășește fără voia noastră legi, reguli, limite niciodată știute ?

Pînă unde poate merge deosebirea între c*eea ce vedem*, cînd de fapt *privim* unul și același lucru ?

13. Metalogica

În vara-toamna anului 1940 pe cerul planetei se luptau avioane, avea loc bătălia Angliei – confruntare dintre Luftwaffe și Royal Air Force – una din cele mai dure încleștări în istoria războiului aerian. Miza piloților britanici era, simplu, țara – și piloții de pe Spitfire și Hurricane au făcut imposibilul, reușind să oprească ofensiva pornită din cer asupra Insulelor Britanice. „Niciodată, atît de mulți, n-au datorat atît de mult, atîtor de puțini" – declara Winston Churchill, recunoscînd public datoria de neplătit, contractată de întreaga națiune față de un pumn de oameni, piloții strînși în chingi în cabinele înghesuite ale avioanelor de vînătoare. Mă rog, nici Bătălia Angliei și nici declarația premierului britanic de atunci nu au legătură directă cu această carte, însă e bine ca unele lucruri să fie pomenite uneori, ca aducere aminte. Legătură directă cu cartea asta are însă un zbor din timpul acelei încleștări aeriene, patrularea în zona Douvres a căpitanului Grayson din RAF, executată într-una din nopțile anului 1940. Raportul căpitanului, reprodus în revista „Coronet", numărul din aprilie 1943, relatează în limbajul concis al pilotului de vînătoare întîlnirea sa cu un biplan „Fokker", aparat folosit de forțele aeriene germane în primul război mondial. Încă din anii '20 „Fokker" era considerat ca fiind atît de depășit, încît mai exista doar ca epavă prin cimitirele de avioane;

contrariat de acea apariție cunoscută lui doar din povestirile colegilor vîrstnici și din albumele cu începuturi aeronautice, pilotul englez a virat, apropiindu-se cît mai mult de venerabila relicvă.

Noaptea, distanța dintre două avioane aflate în zbor se apreciază greu, ai mereu impresia că celălalt aparat, umbră nedeslușită, e prea departe, te apropii de el și brusc se vede foarte mare, acoperă orizontul întunecat, și în străfulgerarea de lumină, rază de lună, se văd deodată detalii, cupola cabinei, antena, numărul de înmatriculare, trapele, lansatoarele, linii întrerupte alcătuite de nituri pe suprafața lustruită. Așa a văzut și căpitanul Grayson, fără să creadă ce vede, că anacronicul „Fokker" avea pe aripi și pe derivă „Crucea de fier", insigna avioanelor germane în prima confruntare mondială, iar pe fuselaj era pictată emblema escadrilei comandate de „baronul roșu", vestitul as al aviației germane, căpitan Manfred von Richthoffen – emblema Circului zburător.

S-a întors oare în trecut, pentru cîteva minute, căpitanul-aviator Grayson? Luna aceea, cerul de noapte sub care zbura, au fost pentru un timp oarecare ale anului 1916? 1917, 1918? Sau pilotul de pe Fokker, la comenzile aparatului său din pînză întinsă pe nervuri de lemn tare, era catapultat în viitor, fără să știe vreodată că a zburat prins în colimatorul unui inamic – dar într-un război care se întîmplă cu 22—24 de ani mai tîrziu?

Ce s-ar fi întîmplat dacă Grayson ar fi apăsat pe trăgaciul tunurilor sale de bord?

În ce timp, al său sau al pilotului german, ar fi zburat proiectilele trase din Spit într-o noapte a anului

1940, asupra Fokkerului care de peste două decenii dormea în cine știe care cimitir de avioane ?

S-ar fi topit oare, în acea clipă de neconceput, întreaga viață victorioasă a pilotului german, presupunînd că pînă la urmă a scăpat, s-a însurat, a avut copii ? Cu ce urmări ? Pentru acea familie, pentru Germania, Europa, pentru întreaga noastră lume care oricum nu e prea mare ?

Sau gloanțele ar fi străbătut o fantomă de avion ?

Sau ar fi închis un cerc în acel timp frînt și s-ar fi orînduit din nou, cuminți, în benzile din cutiile pentru muniție ale avionului Spitfire ?

Ori poate, *asemenea lucruri* se întîmplă așa încît eventuale consecințe ulterioare sînt excluse ? În sensul că acel pilot german sau într-adevăr a scăpat și a făcut copii cu a sa frau, sau ar fi fost oricum doborît după încă un sfert de oră de zburat, în chiar acea noapte, dar de către un pilot englez al timpului său, aflat la comenzile unui „Camel" sau ale unui „Gladiator" ?

Oare într-adevăr, se pot alătura lumi de nealăturat ? Există breșe în timp, discontinuități care permit zborul, sub cerul aceleiași nopți, al unui „Fokker" german în aparatul de ochire al vînătorului britanic ? Dacă lucrurile se întîmplă așa, înseamnă că putem rămîne, indiferent de noi, prizonierii pentru totdeauna ai unei lumi în care nu ne-am născut niciodată ? Sau ai aceleia din care am plecat de mult ?

E posibil ca acele nave aeriene necunoscute, care în afară de stînga-dreapta, sus-jos, față-spate, dispar, se topesc în văzduh – e posibil ca ele să plece de fapt în timp ? Sau, mai bine, și în timp ?

În dimineața zilei de 1 iulie 1965, bătrînul Maurice

Masse din Valensole, Franța, a văzut un aparat oval aterizat pe cîmpul său de lavandă. S-a îndreptat indignat spre cei doi piloți care striveau tufele sub tălpile ghetelor de zbor, și doar în imediata apropiere a remarcat ciudățenia aparatului și echipajului – nu rnai văzuse niciodată asemenea lucruri. Adînciți la rîndul lor în observarea solului și plantelor, cei doi piloți sosiți din neștiut l-au văzut doar cînd era foarte aproape; au îndreptat spre el un tub misterios, și bătrînul n-a mai putut face nici o mișcare. Ca și în alte cazuri, și-a păstrat însă capacitatea de a observa și înregistra ce se întîmplă. Piloții veniți de nu știu unde l-au cercetat cu atenție, apoi *au plutit* pînă la trapa deschisă în fuselajul oval, au intrat și s-au pregătit pentru decolare; Masse vedea toate aceste pregătiri, prin peretele transparent al cabinei. Aparatul s-a ridicat vertical cîteva zeci de metri și... a dispărut, sub ochii bătrînului fermier. Unde a dispărut ? În alt spațiu ? S-au dus în alt timp, timpul acela al lor, despre care nu știm nici măcar dacă e înaintea sau în spatele timpului nostru ? Sau *perpendicular* pe timpul nostru, de ce nu ?

Sau poate ei știu atîtea despre atomi, particule subatomice, încît materializarea-dematerializarea spontană reprezintă mijlocul cel mai comod de a călători ? Dintr-o, și într-o lume unde fizica a reușit să ajungă atît de departe, încît nici nu putem bănui ce implicații intrinseci au în viața de fiecare zi, în felul firescului lor de acolo de a exista, a percepe, a gîndi și acționa – acele cunoștințe pe care abia îndrăznim să le întrevedem că ar putea fi totuși posibile ? Și aparatele lor, OZN-urile, reprezintă în realitate instalația necesară acestui proces ?

Atunci, de ce zboară ?

Nu se pot materializa și transforma din nou în energie pe sol ?

Sau procesul afectează și o zonă oarecare în jurul subiectului, și atunci e preferabil ca el să aibă loc într-un spațiu relativ liber ?

La 7 februarie 1969, în jurul orei șapte dimineața, tînărul Tiago Machado din Pirassununga, Sao Paulo, Brazilia, a văzut coborînd din cer o navă emisferică, care răspîndea o lumină albastră. A reușit să ajungă primul, din toată mulțimea care alerga spre locul de aterizare, și s-a oprit la 10-12 metri de OZN; acesta semăna cu o cupolă plată din aluminiu, avînd la partea superioară cabina transparentă. S-a deschis o trapă și doi omuleți în salopete argintii, cu căști ermetice, înalți de 1,1-1,2 metri, au plutit spre sol. Prin vizoarele străvezii, Tiago a văzut fețele gălbui, cu nasuri turtite la vîrf; în dreptul bărbiei căștile aveau un fel de tub scurt, și sunete răgușite, guturale – vocile piloților ? se auzeau din tuburile scurte. Piloții aceia, colegii mei veniți din neștiut la bordul cupolei din aluminiu, lăsau impresia că se tem de binoclul atîrnat pe pieptul tînărului brazilian.

Mai țineți minte tuburile din care ies tot felul de raze ? Oricum, Tiago a scos binoclul, l-a pus jos, și omuleții au părut mulțumiți de acest lucru; pe urmă, cînd Tiago Machado și-a aprins o țigară, cei doi au găsit că fumatul e un lucru atît de amuzant, încît au izbucnit în rîs. Brazilianul s-a aplecat, a pus pachetul cu țigări pe iarbă – uite că se poate și așa ! Fără pistoale, fără carabine, fără rachete și avioane de luptă ! – și l-a împins cu piciorul către piloți. Unul din ei a

întins mîna deasupra pachetului, acesta *s-a ridicat* în aer – și pilotul cel mititel l-a luat si l-a băgat în buzunar !

Atunci s-au apropiat ceilalți oameni, veneau alergînd dinspre oraș, și piloții în salopete argintii au început să se ridice plutind spre vîrful discului, au intrat în cabină, și locuitorii din Pirassununga au văzut doar cum aparatul decola, acoelerînd din ce în ce mai mult.

Așa simplu ? Se ridică și gata ? Un pachet de țigări, doi piloți argintii, o navă emisferică, cu cabină transparentă în vîrf ? Se poate așa, ca și cum n-ar mai exista greutate, fără motoare, fără elici, fără jeturi incandescente lovind solul ? Noi avem un cuvînt pentru asta, levitație. E ceva în neregulă – de obicei inventăm obiectul, descoperim fenomenul, după aceea îi dăm un nume. Sau avem cuvinte care păstrează doar amintirea unor lucruri care au fost ?

Știți ce a răspuns Atan-Atan, primarul din Hangaroa, Insula Paștelui, cînd Thor Heyerdahl l-a întrebat cum cărau strămoșii lui, cale de kilometri, imensele statui în greutate de zeci de tone, din craterul vulcanului Rano Raraku, pînă pe terasele – ahu, special pregătite pe țărmurile insulei ?

„Nu le cărau în nici un fel", a răspus primarul Atan. „N-a fost nevoie. Mergeau singure".

Și ar mai fi sferele din Costa Rica, imensele capete olmece, lespezile de la Stonehenge, Trilitonul de la Baalbek, piramidele, pietrele gigantice ale fortărcței Sacsayhuaman.

Și mai sînt visele acelea nedeslușite, în care se face că zburăm. Oricum, însă, știrile despre ce se întîmplă

în realitate depășesc cu mult ceea ce am reușit noi să credem că ne amintim, sau să visăm.

În noaptea de 30 august 1970, la Haderslev, Danemarca, motorul automobilului condus de polițistul Evald Maarup s-a oprit, iar farurile s-au stins. Dar nu s-a făcut întuneric; automobilul era învăluit într-o lumină strălucitoare, care „venea de sus", iar aerul din mașină a devenit fierbinte. Deasupra mașinii staționa tăcut un disc cu diametrul de 50 picioare, din mijlocul căruia țîșnea un fascicol luminos. După cîteva secunde, fasciculul de lumină s-a retras, adică nu s-a stins, efectiv s-a retras, ca un con a cărui bază, din ce în ce mai mică, se ridică spre vîrf – și OZN-ul a plecat, și Maarup a reușit să pornească mașina etc. Ca obicei. Revista „Phenoménes Spatiaux", nr. 30 din 1971, relatează întîlnirea cu un OZN care emitea o rază de lumină curbă. La 30 octombrie 1971, mergînd de-a lungul litoralului între Tocopilla și Antofagasta, Chile, comerciantul C. Hermanachea a observat un OZN staționat deasupra șoselei, la mai puțin de un kilometru. Din OZN a țîșnit un fascicul de lumină „care descria cercuri, ca și cum ar fi căutat ceva. Marea și stîncile se vedeau clar, ca în plină zi... iar acest fascicul era curb, ca un jet de apă ieșit dintr-un furtun de stropit".

Analizînd acest caz, Florin Gheorghiță („OZN – o problemă modernă". Ed. Junimea, 1973) sugerează posibilitatea existenței la bordul OZN-ului a unor „dispozitive capabile să genereze acțiuni gravitaționale de zeci de ori mai mari decît cele ale Soarelui nostru... a cărui forță gravitațională, de 28 de ori mai mare decît a Pămîntului, menține un întreg sistem planetar în echilibru – dar reușește să producă curbări ale razelor

luminoase, doar de 1,8 secunde de arc".

Nu era mai simplu să lumineze direct în jos, dacă tot vroiau să vadă marea și stîncile ?

Și ce înseamnă, de fapt, existența unui astfel de dispozitiv la bordul unui vehicol aerian ? Ce nivel de nebănuite cunoștințe consfințește el ?

Oare, într-adevăr au ajuns atît de departe, știu atît de multe ?

Poate nici n-au ajuns, cu mult mai departe decît noi.

Poate, simplu, au luat-o doar pe alte căi, sărind și minunindu-se de lucruri care pentru noi sînt întîmplări de toate zilele. Poate, trudind la mașinile lor de curbat lumina, au trecut, de exemplu, peste acustică. Poate nici n-au muzică, și un concert de Bach li se pare la fel de minunat și inexplicabil cum e pentru noi lumina aceea care pleacă în sus, se încovoaie și luminează pînă la urmă în jos. Poate ăsta e doar felul nostru de a vedea, dinafară; poate spațiul lor e curb, și ei își cară spațiul curb sau contorsionat dracu știe cum, peste tot unde merg, și lumina arcuită pentru noi ei o văd dreaptă ca săgeata ?

Și poate le-ar plăcea la nebunie muzica noastră ?

Și ar fi echitabil să le oferim un album cu Concertele brandenburgice, contra secretului de curbare a luminii ?

Dar nu se întîmplă așa.

Nu coboară, în salopetele lor argintii, să ne spună: „n-o luați chiar așa, chestia asta cu lumina. Se curbează singură, sub acțiunea gravitației terestre. Știți, noi avem altfel de lumină".

De ce nu coboară ?

Posibil că, așa asemănători pe dinafară, gîndesc pe dinăuntru altfel decît noi. Și această diferență se datorește, nu în ultimul rînd, cunoștințelor diferite pe care le au despre ce se întîmplă în jur – mai precis, naturii acestor cunoștințe, decît cantității lor.

De aceea, e hazardat să încercăm măcar să descifrăm logica semenilor veniți din necunoscut la bordul unor mașini, despre care nu știm decît că există ? Este oare greșit să considerăm măcar că, cel puțin în vizită la noi, o ființă rațională de 35 cm înălțime va lega între ele lucrurile altfel decît un ozenaut lung de 3,5 metri ? Există totuși elemente comune în modul de comportare al celor veniți din neștiut, indiferent de culoarea, înălțimea, echipamentul lor. Aceasta duce la ideea unui sistem unic de a raționa – cel puțin în unele privințe.

În privința noastră, ca parte de sînge a acestui pămînt.

Cred că sînt necesare cîteva precizări. Logica unui om, unui grup, a unui sistem social la un moment dat, depinde de o serie de elemente, inclusiv nivelul de cunoaștere în momentul în care o înlănțuire de acțiuni finalizează într-un act logic, într-un comportament.

Care este universul de cunoaștere în care se mișcă colegii mei din neștiut ? Pînă unde a reușit să ajungă, ceea ce aici numim știință, în numeroasele neștiuturi din care se pare că vin ? Ce reprezintă, ce modificări față de modul nostru de a acționa poate induce în felul de a gîndi al unei societăți cunoașterea, și stăpînirea unor cunoștințe ca levitația, telepatia, efectul pierderii de masă, și așa mai departe ?

Uite cum se nasc întrebări la care va trebui, odată și odată, să răspundem.

Prin ceea ce știu, ne depășesc net în materie de construcții de aeronave, atît în ceea ce privește celula, corpul propriu-zis al aparatului, cît și în privința instalației de forță. Ne sînt superiori în posibilitățile de a călători de la ei pînă la noi, oriunde ar fi locul din care pleacă, și în stabilirea condițiilor de călătorie. Jonglează lejer cu o fizică pe care nici măcar nu o bănuiam, nu o bănuim, o constatăm numai, uluiți, urmărind evoluțiile OZN-urilor – sau o simțim pe pielea noastră, la contactele cu misterioasele mașini de zburat și ocupanții lor.

Pentru un avion de vînătoare modern, suprasarcina, factorul maxim de sarcină admis ca limită de rupere, este de 12-14 g (unități de accelerație gravitațională), iar suprasarcina admisă în exploatare este de 8-9 g. Limita fiziologică de rezistență a pilotului antrenat, protejat în costumul special anti-g, este de 6-8 unități de suprasarcină. O stație specializată în urmărirea și studierea fenomenului OZN, aflată în SUA, înregistra la 2 septembrie 1974 zborul unui aparat necunoscut, evoluînd la 82000 metri înălțime, cu 16000 kilometri pe oră. Aparatul acela a executat două „viraje" în unghi drept, adică două schimbări instantanee de direcție, fără micșorarea vitezei, continuîndu-și de fiecare dată zborul sub un unghi de 90° față de direcția anterioară. Executarea virajelor cu avionul are ca urmare directă apariția unei forțe centrifuge, proporțională cu viteza de zbor, înclinarea avionului, efortul exercitat de pilot pe manșă pentru bracarea comenzilor – forță convertită în unități de accelerație gravitațională, care acționează asupra aparatului și a celor aflați în el. Pentru noi, un viraj executat cu 6-7 g este

un viraj strîns, aproape de limita de rezistență.

Calculînd suprasarcina unui viraj de 90° la viteza de $16x10^3$ kilometri pe oră, executat în timp zero și cu rază practic nulă – evoluție executată curent de OZN-uri – rezultatul este: 3000 g. Tot ce era în aparatul acela a cîntârit deci de 3000 de ori mai mult, structura de rezistență, zdrobită sub propria ei greutate, a rezistat la o sarcină de 3000 de ori mai mare decît cea nominală, motorul, aparatura de bord – nu mai vorbesc de echipaj. Noi ne laminăm, literalmente, la 8 g în costumele noastre de suprasarcină – cu sîngele devenit dens și greu ca mercurul, cu inima incapabilă să pompeze acest sînge, cu pleoapele nemaiputînd sta deschise deasupra ochilor, cu cîmpul vederii îngustîndu-se, trecînd, prin „vălul cenușiu", înceţoșat, la „vălul negru" al orbirii totale. Neputînd mișca mîinile, picioarele pe comenzi, articulînd ininteligibil cuvintele la radio, respirînd spasmodic – asta la 7-8 g. Am văzut avioane îndoite la 10 g și care după aterizare au fost trimise direct la fier vechi. Cu duralul fuselajului, planurilor, încreţit pe extrados și forfecat, ieșit din nituri pe intrados. Impactul la prăbușire al unui avion dezvoltă de la cîteva zeci, la cîteva sute de g-uri – în funcție de viteză și unghiul de impact – și puțini sînt cei care n-au văzut, măcar în poze, cum arată un avion prăbușit. Am văzut asemenea avioane, nu numai în poze, aș fi dorit foarte mult să nu le văd, dar asta e altă poveste, mă rog, sau poate nici măcar nu e altă poveste, și pot să spun... mai bine nu spun nimic. E foarte greu, de spus ceva. Oamenii de știință americani au apreciat că asemenea suprasarcini pot fi suportate de mașinile zburătoare și piloții lor, în condițiile posibilității anu-

lării stării de gravitație. Această posibilitate a fost demonstrată, principial, de către fizicianul sovietic Gherlovici în lucrarea „Teoria cîmpului fundamental". N-am înțeles foarte bine ce înseamnă fundamental" și care sînt proprietățile lui; este însă ușor de înțeles că cine se joacă cu gravitația, stăpînește călătoriile interplanetare, interstelare, intergalactice, întreg spațiul în care există gravitație. Și nu pierde nici foarte mult timp cu drumul – aminteam că un membru al Academiei de Științe a R.S.S. Bieloruse, Veinik, pe baza principiului zborului radial, a demonstrat încă din 1973 posibilitatea realizării unor viteze care depășesc de șapte ori viteza luminii. Deci, $2{,}1 \times 10^6$ km/sec. Deci, ajungem pe o lume situată la 30 ani lumină, în 4,3 ani tereștri. Numai 4,3 ani tereștri. Adio limite biologice, adio prăpastia distanțelor de negîndit măcar. Aplicăm teoria cîmpului fundamental și nu mai avem probleme nici cu accelerarea treptată, nici cu frînarea gradată – practic, rezistăm la orice accelerație, pozitivă sau negativă, ca și cum n-am mai avea masă. Poate nici nu mai au masă, OZN-urile. Poate constructorii lor cunosc și aplică teoria efectului pierderii de masă, eliminînd din structurile moleculare acele particule elementare – quarcii – care conferă proprietăți materiale corpurilor, cu toate consecințele – masă, greutate, inerție, și exact asta permite acele accelerări și viteze care, la asemenea valori, nici nu mai știu dacă rămîn așa cum le cunoaștem. Ca deplasare a unui mobil într-un sistem de coordonare dat. Cred că la asemenea valori, noțiunea de viteză ca mărime fizică, așa cum o cunoaștem, își pierde sensul. Se transformă în ceva despre care îmi permit doar să spun că e la graniță cu filozofia.

Poate piloții din neștiut nici nu zboară, de la ei la noi, în sensul în care înțelegem noi asta – ca *deplasare*, ca acoperire de distanță. Poate doar trec, de la ei spre noi, așa cum trecem noi dintr-o cameră în alta. Poate trăim în spații diferite, și ei sînt perpetuu lîngă noi, numai că nu știm să îi percepem, într-un fel sau altul. Poate sînt mereu înaintea noastră cu o singură secundă peste care nu putem trece, poate timpul lor curge paralel cu al nostru, ca dreptele din spațiul euclidian care nu se întîlnesc niciodată. Și pentru că toate lucrurile se leagă, îmi amintesc cum s-a dus după apă Oliver Thomas fără să se mai întoarcă, dar a putut fi auzit strigînd ceva – așa cum putem auzi strigînd pe cineva aflat în spatele unui zid pe care nu știm cum să-l trecem. Și atunci, cei veniți în OZN-uri nici nu sînt călători plecați la drum în accepția dată de noi noțiunii. Devin, simplu, ființe capabile să se joace cu spațiul, îl împart prin pereți imponderabili în felii care nu se ating decît accidental, și în fiecare felie acționează alte legi, e alt spațiu, și trec dintr-un spațiu în altul, cum trecem noi din stradă în casă. Sau poate spațiul e unic, dar ei se dematerializează, conform teoriei efectului pierderii de masă ? Rămîne matricea energetică, uneori invizibilă cu ochiul liber, păstrîndu-și nealterată capacitatea de gîndire, acțiune, de funcționalitate – în cazul obiectelor. Au existat OZN-uri vizibile doar pe ecranele radar, în condiții meteo favorabile și la distanțe care permiteau observarea lejeră cu ochiul liber. Șase avioane de vînătoare decolate de pe un portavion american au fost dirijate la un astfel de OZN; l-au prins și ele pe ecranele radiolocatoarelor de bord, la 20 mile, la 10, la 3, la o milă – din cabinele acelor avioane piloții

raportau că nu văd nimic cu ochiul liber. Unul din avioane s-a apropiat foarte mult, s-a contopit pe ecran cu semnul țintei, a dispărut, simplu, din ochii coechipierilor. Nu explozie, nu prăbușire, nu s-a găsit nimic în marea răscolită cu nave, cu avioane, cu submarine, cu sonare, cu batiscaful *Alvin* – a dispărut doar, fără urmă. Și semnul acela de pe ecranele radiolocatoarelor a accelerat formidabil și s-a depărtat cu o viteză fantastică. Și au rămas doar cinci.

Ce s-a petrecut lîngă Catanduva, statul Sao Paulo, Brazilia, la sfîrșitul anului 1978, nu explică mare lucru, dar face legătura directă între OZN-uri si provocarea transparenței unor obiecte pe care, de regulă, le știm opace. Poate ceea ce se topește în fața ochilor noștri nu se dematerializează, nu trece în alt timp, rămîne în spațiul nostru – dar devine invizibil, trecînd evident prin transparență.

Povestește – în ziarul „Diario de Sao Paulo" – Onilson Patero, 40 de ani, reprezentant comercial al unei firme din Catanduva: „...și pe la trei dimineața am plecat de la Itajobi spre Catanduva; am dat drumul la radio, rulam cu 90—100 km pe oră. Aproape de kilometrul 7 au intervenit paraziți puternici, care acopereau complet emisia... și am remarcat că motorul mașinii trage din ce în ce mai greu. Am trecut în viteza a doua, credeam că s-a defectat o bujie. În aceeași clipă... un fascicul de lumină albastră, intensă, cu diametrul de 20 cm, a început să se plimbe prin interiorul automobilului meu, iluminînd cînd tabloul de bord, cînd locurile din fund ale mașinii. Puterea motorului a scăzut și mai mult, a trebuit să trec în viteza întîia. Brusc, pe autostradă, din sens opus, am văzut o

lumină orbitoare, care se apropia de mine. Am început să îmi pierd controlul, mai ales după ce, uitîndu-mă la tabloul de bord, am văzut deodată... motorul mașinii, dinamul, ventilatorul, ca și cum între mine și motor nu ar fi fost capota și tabloul de bord... Am tras automobilul la marginea autostrăzii și am oprit.

Ochii mei dobîndiseră o putere de pătrundere care mă făcea să mă gîndesc la razele X (în realitate, cum s-a confirmat ulterior, nu ochii lui Patero deveneau mai pătrunzători, ci, efectiv, mașina devenise transparentă). Am lăsat capul pe volan și am închis ochii.

Cînd i-am deschis, sursa luminoasă nu se mai afla în față, dar locul era luminat feeric. Aerul începuse să se rarefieze, era foarte cald și aveam senzația că mă sufoc. Am deschis portiera mașinii și am ieșit afară, să respir în voie.

Atunci am văzut obiectul acela.

Se afla deasupra mea, puțin înainte, la vreo douăzeci de metri înălțime. Stătea nemișcat și aducea cu două pălării lipite una de alta la borurile lor. Din obiectul acela a ieșit un fel de tub, pe urmă un fel de văl transparent, care a acoperit OZN-ul; atunci, căldura și rarefierea aerului au dispărut.

Obiectul... avea o culoare ștearsă, gri-cenușie, nu strălucea, dar în jur era lumină puternică (!), și nu avea nimic gen ușă, fereastră (trapă, hublou – ar spune un aviator), o elice, roți. Nu avea nimic în afara tubului de care am amintit; acesta continua să coboare. Din direcția OZN-ului venea un zgomot, un fel de zumzet continuu. M-am hotârît să fug. Dar... ceva se opunea parcă picioarelor, trăgîndu-le înapoi – parcă eram prins cu un lasso elastic. M-am uitat peste umăr și mi s-a părut

atunci că toată mașina mea devenise transparentă. Vedeam prin caroserie interiorul automobilului și chiar drumul, dincolo de automobil.

Apoi am leșinat.

M-a trezit agentul de circulație... am văzut geanta cu documente deschisă, hîrtiile erau împrăștiate prin mașină; cu toate acestea broasca nu era forțată, iar cheile se aflau în buzunarul meu. Încă ceva: partea din față a corpului meu era udă leoarcă deoarece zăcusem pe burtă mai bine de două ore pe șoseaua străbătută de torentele apei de ploaie. Pe spate însă hainele erau complet uscate, cu toate că plouase pînă în zori."

A urmat o anchetă, bineînțeles, și s-a constatat că OZN-ul lui Onilson a mai fost văzut de șase persoane din zonă; iar Onilson însuși a fost examinat în toate felurile și declarat normal, lucid, inteligent.

Ud *pe burtă* după ce zăcuse cu fața în jos, în ploaie, și uscat pe spate... Oare, ei au instalat un fel de umbrelă (energetică) deasupra inocentului agent comercial ? Ca să nu-l plouă ? Oare, au grijă de noi ? Puțin înainte, pentru înlăturarea efectului de căldură și sufocare, „îmbrăcaseră" OZN-ul cu un fel de voal, Onilson Patero a văzut limpede.

La fel s-a întîmplat și în Canada, cazul Y. Guindon.

La fel s-a întîmplat la Cluj și la Iași, cu OZN-urile din balon. Chiar încearcă să aibă grijă de noi ?!

Oricum, în această fizică atît de diferită – în feluri pe care nici nu le bănuim –, de ce să constituie viteza lumini, 300000 km/s, o limită, barieră absolută ? Albert Einstein, care, dacă nu e chiar „Dumnezeu", e în orice caz „primul lui locțiitor", ne-a explicat de ce

nu pot fi depășiți $3x10^5$ km/s, și Carl Sagan a reluat de curînd, mai simplu, mai pe înțelesul nostru, explicația, într-o emisiune televizată.

Dar e ceva care ne învață să fim foarte prudenți cu barierele absolute.

Istoria noastră proprie.

Am avut o grămadă de bariere absolute: 30 km pe oră, spuneau savanții britanici cînd Stephenson își prezenta „Racheta" – prima locomotivă. La mai mult oamenii se sufocă, mor, nu rezistă. Bariera flutter-ului, decretau specialiștii în construcții de avioane la începutul anilor '40. Nu se poate zbura cu mai mult de 700 km pe oră. Viteza sunetului, au spus în primii ani de după al doilea război mondial. Nici un avion nu poate rezista la propriul lui bang sonic (prin care avionul de altfel nici nu trece, cum nu putem trece noi prin umbra noastră). La viteze hipersonice, numărul Mach mai mare decît 5, avionul se va topi datorită încălzirii cinetice – auzeam prin anii '60. Avionul acesta nu poate face acrobație ! ni s-a spus despre un tip de avion cu care colegii mei de aici, eu, lucrăm curent pe verticală – și totul era atît de admirabil prezentat, documentat, justificat, am fost tentați să credem. Era ca atunci cînd ni s-a spus că nu putem merge, zbura, cu mai mult de 30, 700, 1224, 6500 km pe oră.

Însă întotdeauna sînt oameni care văd mai departe și altfel decît ceilalți; cu tot riscul la care te expui, cînd vezi mai departe, și mai altfel. Nici nu mai sînt foarte convins dacă e într-adevăr bine să vezi mai departe și altfel decît ceilalți. De fapt, Einstein a fost exact unul din cei care văd mai departe și mai altfel. Și s-a născut acea formidabilă teorie a relativității.

Pe urmă vine omul de știință bielorus Veinik, despre care n-a auzit foarte multă lume, și spune: se poate mai departe ! Elaborează o teorie, a „zborului radiant", și trage concluzia: 2,1 milioane kilometri pe secundă !

Cred că o teorie, o lege, devine efectiv dăunătoare în momentul în care își proclamă exhaustivitatea, se proclamă dogmă.

Cred că lui Albert Einstein nu i-ar plăcea ca teoria relativității să devină dogmă.

Mai cred că trebuie să fim foarte atenți în aprecierea a ceea ce proclamăm imuabil. Lucrurile foarte mari sînt de fapt pe înțelesul tuturor, și ne întîlnim cu ele mai des decît credem: dragostea, ura, viața, foametea, moartea. Echilibrul rîvnit din noi, dintre noi și ceea ce ne înconjoară. Dintre noi și cei sosiți din neștiut.

De fapt, în ce fel se convertesc diferențele de cunoaștere în diferențe de mentalitate ? Îi fac mai buni, mai îngăduitori – pe cei care ne domină net prin ceea ce știu – îi fac mai nepăsători, necruțători față de noi ? Și are importanță, și ce importanță poate avea în aceste diferențe de a fi, *drumul* pe care s-a ajuns la acele cunoștințe formidabile ? Lungimea, sinuozitatea, timpul necesar pentru dobîndirea lor ?

Cred că diferența de mentalitate este foarte adîncă și nu decurge (numai) din simpla deosebire între cantitatea, calitatea cunoștințelor dobîndite de una sau cealaltă dintre părți.

Jacques Vallée introduce termenul de *metalogică*, pentru a explica aparenta absurditate a dialogurilor, oricum rare, dintre noi și musafirii veniți din necunoscut. Multe din comentariile vizitatorilor extraterestri păreau nonsensuri tereștrilor „noștri"; dar, spune

cunoscutul ozenolog, „poate că vizitatorii extratereștri utilizează un sistem logic diferit, care, exprimat prin logica terestră, pare absurd."

Să fie acesta răspunsul acelei întrebări arzătoare la ordinea zilei: de ce nu iau contact cu noi ?

Răspunde metalogica celorlalte întrebări care nu ne lasă să dormim – pe unii dintre noi, cel puțin – de fapt variante mai mult sau mai puțin patetice ale primeia: de ce nu se uită la noi, ne ocolesc, ignoră, uneori atacă, rar abordează, schimbă cîteva cuvinte cu noi, pe urmă urcă în mașinile lor și decolează în neștiut fără să ne spună cine sînt, de unde vin, cum reușesc să ajungă pînă la noi, și ce vor, la urma urmei, de la noi ?

Parcă seamănă cu ceva în felul în care se poartă, metalogic sau nu.

Să ne amintim cîteva secvențe din filmul *Planeta maimuțelor*, inspirat din cartea omonină a lui Pierre Boulle (*Planeta maimuțelor*, Ed. Univers, București, 1971).

Indiferent de cum arată și din ce fel de mașini coboară, par a respecta toți același consemn. Priviți-i, studiați-i. Fiți atenți la mediul în care se mișcă, la animalele pe care le-au domesticit și cele pe care nu au reușit să le domesticească, la plantele cu care se hrănesc, pietrele din care își scot metalul, la pămîntul pe care calcă. La planeta lor și la ce au de gînd să facă, cu planeta lor. La cum se însoțesc cîte doi, cu femeile lor care poartă păr lung, și cum ies omuleți noi din chestia asta. Ce drăguți, ce plăpînzi sînt omuleții cei mici, și cum îi apără părinții lor. Lăsați-i în voia lor, să vedem cam ce fac ! Cum fac, ceea ce doresc ei să facă. Unde vor ajunge mergînd așa, singuri. Nu le spuneți nimic

din ceea ce știți, chiar dacă i-ați putea ajuta cu ceva. Să se descurce singuri. Pe cît posibil, să nu vă vadă. Nu le spuneți cine sînteți, de unde veniți, ce ați reușit să aflați, despre ei și despre restul. Lăsați-i pe drumul lor, bine ales, rău ales. Poate reușim așa să vedem unde am fi ajuns, fiecare dintre noi, dacă rămîneam singuri. Nu lăsați urme după voi. Priviți-i, înregistrați ce spun, ce fac, apărați-vă dacă vă atacă...

...Și spusele consemnului pot continua...

...Ca și poveștile din carte...

...Ca și în filmul amintit.

14. Cinci avioane ratăcite

Avionul TBM Avenger a fost unul din modelele reușite produse de firma Grumman în perioada celui de-al doilea război mondial. Monoplan, monomotor, avînd echipajul format din pilot, navigator-operator radar și trăgător, era destinat misiunilor de bombardare sau torpilare a navelor, putînd transporta 1000 kg încărcătură de luptă. Viteza lui, fără să fie formidabilă, îl situa printre avioanele rapide ale clasei sale: 460 km/oră viteză maximă, 275 km/oră în regim de cro---azieră. Echipat cu motor R-2600-8 în dublă stea, de 1700 CP, avea 13 metri lungime și 17 metri anvergură (deschiderea aripilor). Acționînd de pe portavioane sau aerodromuri terestre deasupra unor întinderi mari de apă, a fost astfel proiectat și realizat încît să se mențină cît mai mult timp la suprafață în cazul unei amerizări forțate; oricum, mai mult decît era necesar echipajului să scoată din lăcașul ei, să umfle și să lase la apă o barcă pneumatică înzestrată cu truse de supraviețuire și stație radio. Fiecare din cei trei membri ai echipajului avea parașută și vestă de salvare pneumatică cu fluier, oglindă, lanternă și butelie de CO_2 pentru umflare automată la contact cu apa. Avionul era robust, fiabil, departe de genul de aparate care produc surprize în exploatare, și a fost produs în peste 10000 exemplare, fiind scos din dotare abia în 1954. Viață lungă pentru un avion militar, mai ales în acea epocă revoluționară

pentru aviație și, în ce ne privește, certificat de garanție pentru calitățile avionului Grumman TBM Avenger.

Pentru misiuni de patrulare îndepărtată pe ocean, U. S. Navy folosea intre anii 1941-1949 aparatul Martin PBM Mariner, hidroavion monoplan, echipat cu două motoare R-2600-12 de 1700 CP fiecare. Fuselajul-cocă avea 25 metri lungime, anvergura 35 metri, viteza maximă 370 km pe oră, echipajul număra 9 membri. Datorită calităților sale, Martin-Mariner era folosit curent și în operațiuni de căutare-salvare a echipajelor avioanelor doborîte deasupra oceanului.

La 5 decembrie 1945, ora 14.00, cinci aparate TBM Avenger decolează de la baza Fort Lauderdale, Florida, urmînd să execute în zbor de antrenament următorul traiect: 300 km spre est, deasupra Oceanului Atlantic, viraj de 90° pe stînga, 70 km spre nord, din nou viraj pe stînga, și acasă. Zborul deasupra oceanului presupune dificultăți – orizont estompat, incert, lipsă de repere, stress-ul provocat de uriașa întindere de apă –, însă zborul celor cinci avioane pe traiectul amintit se desfășura de fapt în zona arhipelagului Bahama, mai precis deasupra lui Providence Channel, care desparte arhipelagul de Florida, aparatele neaflîndu-se niciodată la mai mult de 50-70 km de cel mai apropiat pămînt. La circa 30-40 km nord de insulele Bimini, de Great Stirup Cay și Great Abaco Island – pe prima latură, la 20-40 km vest de insulele Great și Little Abaco – pe latura a doua, iar latura a treia se întindea pe aproape 70 km deasupra insulei Grand Bahama, de unde mai erau, în linie dreaptă, 120 km pe drum magnetic 255°, pînă la Fort Lauderdale. Și zburînd pe prima latură spre Est la ora aceea, deci cu

soarele în spate sus, vizibilitatea era, oricum, bună.

Să zbori deasupra unor insule, cu 300 km pe oră, 5 km pe minut, avînd soarele în spate și navigator la bord, asta nici nu mai înseamnă navigație aeriană pentru pilot, ăsta e răsfăț de-a binelea.

Și sîntcm în decembrie '45, la patru luni după capitularea Japoniei, și echipajele aflate sub comanda locotenentului Taylor sînt alcătuite din personal antrenat, avînd între 6 și 12 ani de zbor, iar condițiile meteo anunțate la pregătirea nemijlocită a zborului nu pun probleme: senin, vînt ușor, vizibilitate bună.

Însă, atenție !, exact în acest context de factori deconectanți, în zbor apar cele mai neplăcute surprize. N-o să știm niciodată dacă echipajele formației au lăsat navigația unele pe seama altora – și s-au rătăcit. N-o să știm niciodată dacă a intervenit *altceva* – și ce anume ar fi putut interveni. Cert este că, la ora 15.15, turnul de control recepționează un mesaj al comandantului formației :

Lt. Taylor: Turnule, avem o situație dificilă. Cred că ne-am abătut de la traiect. Nu vedem țărmul. Repet: nu vedem țărmul.

Turnul: Dă-mi poziția voastră.

Lt. Taylor: Nu știu ce poziție avem. Nu sînt deloc sigur unde ne aflăm. Cred că ne-am rătăcit...

Turnul: Luați-o spre Vest. Luați-o spre Vest.

Lt. Taylor: Nu știm unde e vestul. Totul arată ciudat, parcă fals... Nu putem stabili nici o direcție... chiar și marea arată altfel decît ar trebui să arate..."

La 15.30, altă convorbire între turn și lt. Taylor, din care rezultă că avioanele nu sînt în măsură să-și restabilească orientarea.

Pilotul Robert Cox, aflat în zbor într-o zonă apropiată celeia în care ar fi trebuit să fie avioanele Avenger, încearcă să își ajute camarazii aflați în dificultate. „Ferește-te ! Nu veni după noi" – răspunde Taylor la propunerea lui Cox de a zbura spre formația dezorientată.

La ora 16.00, lt. Taylor predă comanda formației căpitanului Stiver și turnul de control recepționează, neputincios, convorbirile dintre echipajele cuprinse de panică.

La ora 16.25, căpitanul Stiver transmite bazei :

„Nu putem să ne determinăm poziția. Cred că sîntem la 360 km nord-est de bază. Acum... am ajuns la apa albă".

Se pare că a fost ultimul mesaj primit de la grupul de avioane; legătura radio n-a mai putut fi stabilită.

La ora 16.30 decolează un hidroavion PBM-Mariner, avînd la bord, în afară de cei 9 membri ai echipajului, încă 4 oameni specializați în operațiuni de căutare-salvare pe mare.

La ora 16.55, turnul cere un control hidroavionului Mariner, și nu primește nici un răspuns.

Baza Fort Lauderdale cere sprijinul serviciului de salvare din Miami, care decolează un avion și îl trimite în zona unde se presupunea că s-au pierdut cele șase echipaje.

N-au găsit nimic.

N-au găsit nimic nici cele 300 de avioane și peste 20 de nave care au cercetat ulterior zona: echipaje în bărci de salvare, sfărîmături, petele acelea de ulei, de benzină, care se întind irizate pe suprafața apei și persistă zile în șir.

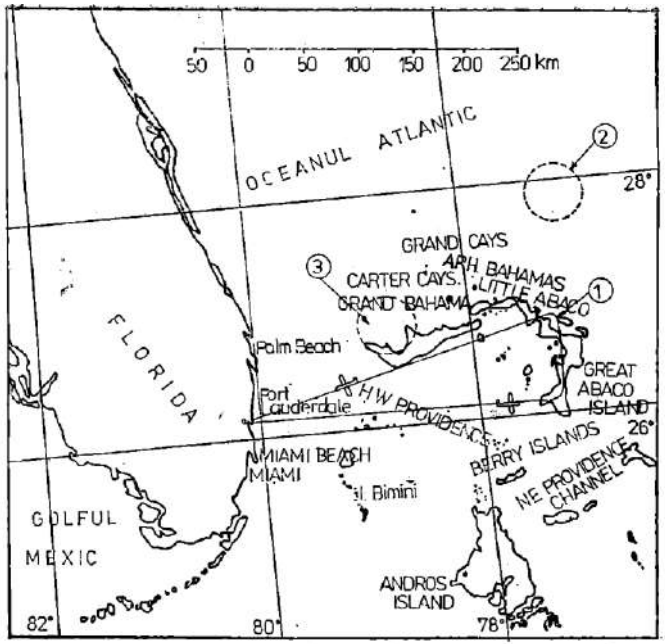


Fig. 17 — Zona în care au dispărut cele 5 avioane TBM Avenger, decolate la 5 dec. 1945, ora 14,00, de la baza Fort Lauderdale. *1* — ora 15,15 — lt. Taylor: „Cred că ne-am rătăcit... Nu știu unde este vestul... Chiar și marea arată altfel...“; *2* — ora 16,25 — cpt. Stiver: „Cred că sîntem la 360 km NE de bază... Am ajuns la apa albă...; *3* — ora 16,55 — Zona probabilă de dispariție a hidroavionului Martin Mariner

Atunci au apărut ipotezele.

S-a spus că aparatele au nimerit într-o zonă de anomalie magnetică, care a dereglat busolele; dar avioanele, mai ales cele care zboară timp îndelungat deasupra unor zone lipsite de repere, oceane, au cel puțin 2 busole la bord – care funcționează pe principii diferite. Busola magnetică e doar un auxiliar, pentru zborul

curent se folosește girobusola, mult mai precisă și care, după o coordonare prealabilă înainte de decolare, nu mai este afectată de cîmpul magnetic terestru, funcționînd ca un giroscop obișnuit. Un cîmp magnetic suficient de puternic pentru a perturba funcționarea girobusolei, ar fi perturbat funcționarea *întregii aparaturi de bord*, probabil și a motoarelor. Piloții s-ar fi putut orienta însă după insulele întîlnite sau după soare – la ora aceea, în decembrie, soarele coboară spre sud-vest – dar din motive neștiute, piloții avioanelor Avenger *nu puteau să vadă soarele*.

Trombele de apă nu se ridică pînă la altitudinea la care se afectua zborul. Defectarea simultană a cinci motoare fără o influență exterioară este exclusă. Vîntul la înălțime nu depășea 20 m/s, adică 72 km/oră, deci abaterea avioanelor de la traiect n-a putut fi foarte mare, dar avioanele n-au zburat la înălțime...

S-a spus că cele cinci Avenger au intrat într-o CAT – Clear Air Turbulence, turbulență de timp frumos – mișcări violente, pulsatorii ale aerului, care pot duce la apariția fenomenului de rezonanță a aeronavei, avînd ca urmare dezintegrarea aparatului. Atît doar că zona Triunghiului nu este favorabilă apariției acestui fenomen care presupune existența unui obstacol vertical înalt de 3-4000 m pe sol, la verticala locului unde se manifestă fenomenul. Și CAT se manifestă la înălțimi de 9-10-11000 metri, în timp ce avioanele TBM Avenger n-au depășit 2-3000 m în zborul lor; și zona de acțiune CAT este destul de restrînsă, în timp ce avioanele americane s-au deplasat, fără să-și poată restabili poziția, pe spații mult mai întinse. Și piloții n-au pomenit nimic de vibrații, trepidaje, zguduiri, caracter-

istice turbulențelor. Și fenomenul de dezintegrare e foarte rapid, iar avioanele lt. Taylor au zburat mult timp. Și, am învățat la meteorologie, cînd apare CAT soarele strălucește și marea e blîndă, pe cînd lt. Taylor și piloții lui nici nu vedeau soarele, iar oceanul arăta „cum n-ar fi trebuit să arate". Și, în sfîrșit, din cum descriu unii autori condițiile de producere și efectele CAT-ului, e limpede că fac o confuzie între acest fenomen și altele două – curentul jet și vîntul de inversiune – amestecînd și combinînd între ele cauze, efecte și urmări ale unor manifestări meteorologice care n-au nici o legătură între ele. Noi zburăm, frecvent, în curentul jet, uneori și în vînt de inversiune, și uite că nu pățim ca cele cinci echipaje de pe TBM-Avenger, zborul 19, 25 decembrie 1945...

Și mai sînt convorbirile acelea, ceea ce se ascunde dincolo de cuvinte și uneori este esențial.

Presupunînd că zburau cu 300 km/oră, la ora 15.15 se găseau în zona celui de al doilea viraj, din care, ieșind pe drum magnetic 255°, după încă o oră și două minute de zbor, ar fi ajuns la punctul de plecare. De acolo de unde se afla, sau cel puțin ar fi trebuit să se afle cu avioanele sale, lt. Taylor putea să vadă și să se orienteze ușor după insulele arhipelagului Bahama.

„— Luați-o spre vest", cere turnul echipajelor dezorientate; pentru fiecare zonă de zbor există un algoritm precis de restabilire a orientării, o procedură pe care, respectînd-o, pilotul iese în cele din urmă la un reper caracteristic față de care își poate restabili precis poziția. Pentru avioanele plecate în direcția est, deasupra Atlanticului, e limpede că acea comandă: „— Luați-o spre vest", era cea corectă. Zburînd spre vest, sur-

volînd arhipelagul Bahama sau nu, după aproximativ o oră de zbor întîlneau continentul și, în funcție de aspectul, orientarea, reperele de pe coastă, și-ar fi determinat poziția; sau aterizau cel puțin pe pămînt ferm, ori săreau cu parașuta, în cel mai rău caz.

Dar lt. Taylor și echipajele sale *nu știau unde* e vestul.

Cum te poți orienta, totuși, cu busolele zăpăcite, cu girocompasul scos din funcțiune din cine știe ce cauză, aflîndu-te deasupra mării fără nici un reper ? După soare, evident.

Dar ei nu vedeau nici soarele.

Cunoscînd viteza și direcția de zbor inițială, și introducînd în viraj cu o anumită înclinare, în funcție de viteza unghiulară (în grade/secundă), pilotul poate determina suficient de precis scoaterea avionului pe o nouă direcție de zbor. Taylor zbura spre nord; la 300 km/oră, cu 30° înclinare în viraj pe stînga, după 23 secunde de viraj, botul avionului e îndreptat spre vest. TBM-Avenger erau avioane cu navigator în echipaj, deci exista un om specializat, care nu trebuia să supravegheze aeronava, era complet disponibil pentru calcule – dar n-a calculat. Erau acolo cinci navigatori, nu unul !

Atunci ?

Nimic. Doar înregistrarea vocii locotenentului Taylor:

„Totul arată ciudat... parcă fals. Nu putem stabili nici o direcție... chiar și marea arată altfel decît ar trebui să arate..."

Cum altfel ? Cum trebuie să arate marea, ca să deruteze cinci echipaje antrenate ? În asemenea măsură,

încît să nu își poată stabili nici măcar direcția de zbor ?

Chiar, cum arăta marea aceea ?

Totul arăta ciudat, fals, cum nu ar trebui să arate – raportează Taylor confuz, ca atunci cînd ești pus să descrii un lucru atît de străin, de diferit de ceea ce ești obișnuit să vezi – încît nu găsești cuvintele necesare. Ca atunci cînd descrii ceva pentru care încă nu s-au inventat cuvinte.

Ne-am mai întîlnit cu situația asta.

La oferta de ajutor a lui Robert Cox, Taylor îi strigă la radio: „Ferește-te ! Nu veni după noi !" Nu este reacția unui pilot rătăcit, pur și simplu. Este atitudinea unui aviator aflat într-o situație dificilă, pe care n-o poate identifica, dar care are suficientă tărie și luciditate (încă) pentru a-și feri camaradul să ajungă în aceeași situație.

Aflat în situația lui Robert Cox, cred că interpretarea completă a mesajului ar fi aceasta: „nu veni după mine, în zona asta ciudată, în care nici marea, etc." Ferește-te ! – adică rămîi în afara unui anumit perimetru – în sensul că ceea ce se întîmpla cu echipajele avioanelor Avenger se petrecea doar într-o *zonă limitată* într-un fel sau altul.

„Cred că sîntem la 360 km nord-est de bază" – raportează căpitanul Stiver la ora 16.25.

La acea oră, normal, avioanele s-ar fi întors acasă de 15-20 de minute. Sau ar fi zburat spre sud-sud-vest, urmînd linia coastei, dacă s-ar fi rătăcit, pur și simplu. În orice caz, aparatele nu aveau ce căuta acolo unde raporta căpitanul Stiver că sînt. Și nu știu cît de credibilă poate fi o determinare de poziție în această situație. Să se fi învîrtit în cerc avioanele Avenger, me-

todă care permite totuși îndepărtarea minimă de locul rătăcirii, pînă la restabilirea orientării ?!

La ora 16.30 a decolat PBM-Mariner, cu treisprezece oameni la bord, cu echipament de căutare-salvare, îndreptîndu-se spre est-nord-est cu toți cei 370 km pe oră de care era capabil. La acea oră, presupunînd că avioanele Avenger au decolat alimentate complet, „pînă sus", cu benzină, ele mai aveau carburant suficient pentru încă 3,5 ore de zbor, în care puteau parcurge circa 1000 km. La acea oră și la acea latitudine, în decembrie, soarele cobora spre apus.

La 16.55, nici hidroavionul de salvare n-a mai răspuns la apelul turnului: la ora aceea, PBM Mariner trebuia să fie la 150-160 km NE de Fort Lauderdale.

E posibil ca PBM Mariner să fi căzut în mare, dintr-un motiv sau altul.

E posibil chiar ca piloții să nu fi avut timp să transmită turnului ce se întîmplă, preocupați de rezolvarea situației create la bord. E admisibil ca nici unul din cei 13 membri ai echipajului să nu se fi putut salva.

E greu de crezut că n-au rămas urme ale avionului, ale oamenilor, dar avionul din Miami a decolat în cel mai bun caz la 17.00, și cînd a ajuns în zona prăbușirii, era aproape întuneric. Singurul lucru improbabil, incredibil, de neadmis și neexplicat, este dispariția lui PBM Mariner în cadrul acelei și numai acelei misiuni.

Cînd se ducea să caute cinci avioane, pierdute și ele în mod inexplicabil. Plecate într-un zbor obișnuit de antrenament, și ajunsa acolo unde n-ar fi trebuit să se afle niciodată.

„— Am ajuns la apa albă" – își încheia căpitanul Stiver ultimul raport.

15. Un triunghi, două triunghiuri

Cele șase avioane pierdute în ziua de 5 decembrie 1945, în zona situată la est de peninsula Florida, n-au constituit decît un început. La 30 ianuarie 1948, s-a pierdut în Atlantic un avion Tiger, cu 27 pasageri la bord. Ultimul mesaj informa aeroportul din Bermude despre intrarea pe „finala scurtă..."; se văd luminile pistei, comunica pilotul, vizibilitatea este excelentă, cabina pregătită pentru aterizare.

N-a mai aterizat niciodată.

L-au căutat 30 de nave și 14 avioane, fără să găsească nici o urmă.

La 28 decembrie 1948, un avion Douglas DC-4 plecat din Puerto Rico spre Miami, Florida, intră în legătură cu turnul de control al aeroportului de destinație. „Am văzut luminile de la Key West, cerem instrucțiunile pentru aterizare". Miami Tower transmite instrucțiunile, pista în serviciu, vîntul, presiunea atmosferică la capul pistei, și cere confirmarea primirii datelor de către echipaj.

N-a mai răspuns nimeni.

Cursa de Kingston decolată din Bermude la 17 ianuarie 1949, trebuia să ajungă în Jamaica după 5 ore de zbor. Kingston Tower n-a reușit să ia legătura cu avionul. Atenționat, turnul de control al aeroportului de decolare încearcă, fără să reușească, stabilirea unei

legături radio cu avionul. Două portavioane, un crucișător și zece vedete aflate în zonă au căutat zadarnic vreo urmă a aeronavei dispărute.

În ianuarie 1960, o formație de cinci (iar cinci !) aparate F-100 Super-Sabre, aflată în zbor în zona Bermudelor, a intrat într-un nor. Numai patru din cele cinci aparate au ieșit din norul acela. Super-Sabre a fost primul avion supersonic de vînătoare-interceptare intrat în dotarea aviației americane militare; caracteristicile sale au făcut ca acest aparat să fie selecționat pentru a echipa USAF TDT (Thunderbirds Demonstration Team) – echipa reprezentativă de acrobație aeriană a U. S. Air Force.

La 28 august 1963, au dispărut două avioane cisternă K. C-135 (varianta militară a cunoscutului Boeing 707), decolate de pe aeroportul Miami în misiune de alimentare în aer deasupra Oceanului Atlantic. Ziua era senină, condițiile de zbor – bune. Ultimele convorbiri radio au stabilit poziția aeronavelor între continent și insulele Bermude. Pe urmă – liniște. Operațiunile de căutare-salvare s-au soldat cu descoperirea unor resturi de avion plutind pe apă, la 400 km sud-est de Bermude, și concluzia comisiei de anchetă a fost limpede: ciocnire în aer. Zburînd în formație prea strînsă cu avioanele lor grele, și mestecînd gumă, afurisiții de piloți și-au ciocnit avioanele. Peste două zile au fost recuperate alte rămășițe plutitoare de avion, la 250 km distanță de locul presupusului accident, și concluzia cea limpede n-a mai fost valabilă. Oricum, dacă vîntul și curenții ar fi risipit epavele celor două KC-135, ele ar fi trebuit să fie cu totul în altă parte.

În cursul unui zbor de antrenament în zonă, în luna februarie a anului 1968, din două avioane intrate în nori, n-a ieșit decît unul. Din nou căutări, din nou nu s-a găsit nimic. Nici măcar pata aceea de petrol irizat pe suprafața mării.

Atunci cînd cade un avion, se formează o comisie de specialiști, care, pe baza datelor furnizate de mormanul din metal ars, contorsionat, pulverizat de contactul dur cu solul planetei, pe baza interpretării elementelor înregistrate de cutia neagră, pe baza ultimelor rapoarte transmise de echipaj, încearcă să realizeze un model al accidentului și să tragă concluziile necesare. De regulă, cînd accidentul are o cauză tehnică, și urmările apar progresiv, pilotul mai are timp să comunice stațiilor de la sol defectarea avionului, și acțiunile sale. Alteori însă lucrurile se petrec atît de repede, încît pilotul, concentrat pe salvarea aparatului, nu mai are vreme să apese butonul de emisie; iar cutia neagră se pierde, sau arde, și datele înregistrate se distrug.

Atunci, concluziile specialiștilor sînt mai mult niște deducții.

Ce se poate deduce însă despre cauzele dispariției *totale* a unui avion ? Atunci cînd pilotul raportează că totul e în ordine la bord și a pregătit cabina pentru aterizare și vede luminile pistei, dar nu mai aterizează niciodată ? Cînd două avioane cisternă ultramoderne, zburînd la 7-8000 de metri înălțime dispar, fără ca piloții să mai aibă timp să apese butonul de emisie ? La bordul unui avion multimotor nici nu se pot întîmplă foarte multe lucruri care să provoace prăbușirea rapidă a aparatului – în afară de o explozie puternică, ruperea

comenzilor, dezintegrarea avionului în aer. E însă greu de admis că, în zona dintre Florida și Bermude, toate accidentele sînt cauzate de explozii ale aeronavei, ruperea comenzilor sau dezintegrarea în plin zbor. Și mai este celălalt element care ridică semne de întrebare: lipsa oricăror urme. Chiar dacă se prăbușesc în mare, avioanele lasă urme, am mai vorbit despre asta. Se găsesc, după ani și ani, epave ale avioanelor pierdute pe mare – în alte regiuni ale lumii. Pescarii din Jurilovca au scos, în 1983, aproape de Gura Portiței, ce a mai rămas dintr-un Aero 45 căzut în Marea Neagră prin 1960...

Analiza statistică, după unii autori, nu indică pentru zona Bermudelor pierderi mai mari în avioane decît pentru restul Pămîntului. După matematicianul sovietic G.S.Vladimirov, cifrele accidentelor aeriene s-au stabilizat în ultima vreme, oscilînd în jurul mediei anuale de 0,53%–0,54% cazuri de accidente pentru fiecare mie de kilometri parcurși în zbor; iar rata accidentelor aeriene din zona Bermudelor nu se abate de la aceste cifre.

Dar G.S.Vladimirov nu analizează modul de producere al acestor accidente.

În celelalte zone ale Pămîntului, accidentele de aviație se înregistrează mai ales la decolare sau la aterizare; aici, avioanele se pierd în plin zbor. Și iarăși, a cîta oară, în alte părți piloții raportează, rămîn urme, cauzele accidentelor pot fi mai mult sau mai puțin aproximativ determinate.

După alți autori, de exemplu Ch. Berlitz, frecvența dispariților de avioane și nave în zona Bermudelor este de 1000 de ori mai mare decît media unanim stabilită.

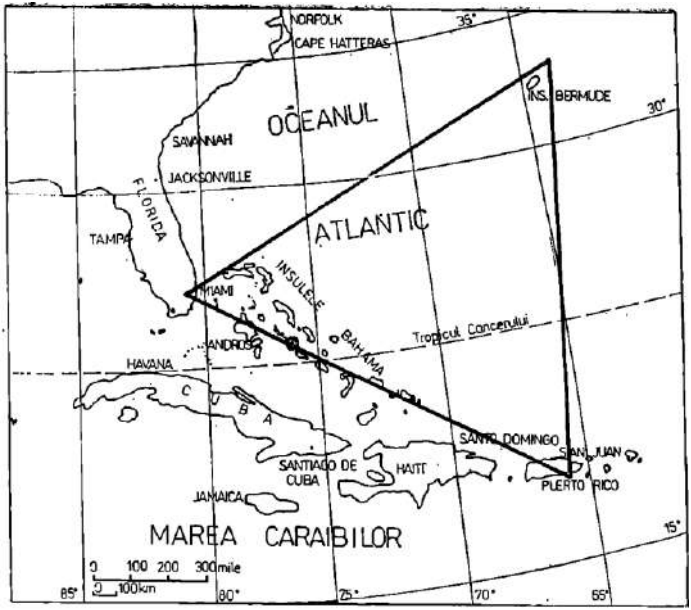


Fig. 18 — Triunghiul Bermudelor

De fapt, specialiștii sînt de acord că mai ales marinarii sînt confruntați cu dispariții misterioase în această parte a lumii.

Conform datelor furnizate de un organ competent, Societatea de Asigurări Maritime Lloyd, între 1929 și 1952, pe mările și oceanele globului au dispărut în condiții stranii, fără să lase urme și fără să emită SOS, 228 vapoare – exceptînd vasele scufundate în război. Doar între 1971-1982, între Bermude-Florida-Puerto Rico, s-au înregistrat 600 de dispariții inexplicabile ale unor nave de toate categoriile (conform raportului Departamentului Marinei Comerciale, prezentat Comi-

tetului special al Congresului SUA, în 1983). Ziarul „Miami News", în directă cunoștință de cauză, afirmă chiar că cifra e valabilă de fapt doar pentru anii 1979-1982, și că numai căpitănia portului Miami a înregistrat „dispariția în condiții neobișnuite a 200 de yachturi cu echipaje cu tot, numai în 1971". În condiții asemănătoare cu cele înregistrate de aviatori, de altfel. Vedeta de salvare aparținînd Pazei de Coastă, plecată în căutarea unui yacht dispărut în apropierea peninsulei Florida – se întîmpla în iulie 1983 – nu s-a mai întors niciodată. Ca PBM Mariner, 38 de ani mai devreme.

Și marinarii au botezat zona situată în largul coastei atlantice de sud-est a Statelor Unite, cuprinsă între insulele Bermude, peninsula Florida și insulele Puerto-Rico – au botezat-o „Triunghiul Bermudelor".

Încă la prima sa călătorie peste Atlantic, în 1492, Columb observa „ape luminoase" în arhipelagul Bahama, iar în 1494, „un fel de vîrtej de vînt" îi scufunda din senin trei nave, dîndu-le literalmente de cîteva ori peste cap – fără nici o urmă de furtună, sau măcar de mare agitată.

Dacă dispariții de corăbii comerciale sînt perfect explicabile în acele ape bîntuite de corsari și pirați, pierderea unor nave mari de război, bine înarmate, ridică semne de întrebare.

În august 1800 dispare fără urme fregata americană „Insurgent", nava-amiral a tinerei marine americane, avînd la bord 340 de oameni și 22 de tunuri.

Cîteva zile mai tîrziu urmează „Pickering", cu 90 de marinari și 9 tunuri.

În 1840, la două luni după dispariție, este regăsită

fregata franceză „Rosalie", cu încărcătura neatinsă, cu velatura desfășurată, dar... fără echipaj. Fără urme de incendii, lupte, explozii, fără cadavre care să confirme ipoteza izbucnirii unei boli contagioase la bord.

La 26 februarie 1855, este descoperit în zonă brikul „James B. Chester", fără echipaj, fără busolă, sextant, fără jurnal de bord – dar cu încărcătura intactă și bărcile de salvare atîrnate de gruiurile lor.

În 1880, șase nave britanice caută zadarnic în Triunghiul Bermudelor fregata „Atalanta", înarmată cu 50 de tunuri și dispărută cu tunurile ei și cu echipajul de 290 de marinari.

De fapt, se pare că dispariția echipajelor de pe corăbii nu este apanajul strict al Triunghiului. În noiembrie 1872, brikul britanic „Dei Gratia" descoperă la nord de Azore goeleta „Mary Celeste", plutind în derivă. Vele strînse, încărcătură neatinsă, lipsește echipajul, lipsește barca de salvare, lipsește... sextantul. Repusă în circulație, „Mary Celeste" se dovedește a fi nefastă pentru cei urcați la bordul ei – fiind în cele din urmă „ajutată" de căpitanul Parker să își încheie cariera prin eșuare pe un recif din Haiti. Totul se întîmplă în familie, chiar dacă într-o zonă mai întinsă decît a Bermudelor: Oceanul Atlantic, insulele Azore, Haiti.

În 1881, goeleta americană „Ellen Austin" descoperă la est de Azore o goeletă necunoscută, navigînd în derivă, fără echipaj. Legile mării sînt limpezi: nava abandonată este a celui care a găsit-o. Căpitanul lui „Ellen Austin" lasă cîțiva marinari pe puntea goeletei străine, și ambele veliere pornesc alături cu toate pînzele sus. Pînă cînd o hulă violentă le desparte pentru cîteva zile. Abordînd goeleta regăsită, se cons-

tată cu stupoare dispariția echipajului lăsat pentru manevră. Lucrurile se repetă pînă la amănunt, un nou grup de marinari pe goeleta străină, navigație bord în bord, din nou hulă, din nou „Ellen Austin" e despărțită de achiziția sa și de oamenii lăsați la bordul ei – de data asta definitiv. Nu s-au mai întîlnit. Căutînd să identifice armatorii goeletei, cercetările ulterioare demonstrează că aceasta nu era înregistrată la nici o companie maritimă și nu figura în registrele de ieșire ale vreunui șantier naval de pe planeta noastră.

În august 1894, jurnalele de bord a trei nave comerciale aflate în perimetrul Triunghiului consemnează un spectacol de neînțeles: clipperul cuirasat „White Star" din flota americană, 40 tunuri, propulsie cu abur și vele, 680 de marinari la bord, a trecut în trombă pe lîngă ele, urmărind o formă nedefinită asemănătoare unui nor cenușiu-sticlos, în care trăgea cu tunurile sale. Norul uriaș alergînd pe suprafața liniștită a oceanului și „White Star" au dispărut înspre Puerto-Rico și n-au mai apărut niciodată.

În octombrie 1902, este găsită plutind în derivă, fără echipaj la bord, nava germană „Freya", plecată cu o zi înainte din Manzanillo, Cuba. Urma unei explozii puternice pe punte poate sugera abandonarea navei de către echipajul intrat în panică – dar nu s-au găsit urme de sînge, incendiu, explozia nu afectase nici un element important al navei. Și, de fapt, ce explodase pe puntea Freyei ?

La 4 martie 1918, dispare vasul american „Cyclops", plecat din Barbados spre Norfolk – Virginia, SUA, lung de 190 m și cu peste 300 de oameni la bord.

În decembrie 1924 se pierde fără urmă, între

Bahama și Cuba, cargoul japonez „Raifuku Maru", care însă a transmis înainte de dispariția sa un mesaj suficient de incoerent: „Pericolul ne amenință ca un pumnal... Veniți repede... nu vom putea scăpa..."

Ce pericol ?

În 1925 dispare cargoul american „Cotopaxi", cu destinația Havana; în 1926, cargoul „Suduffco"; în 1931, la sud de Bahama, se evaporă literalmente vasul „Stavenger"; în 1938 cargoul „Anglo Australian" transmite mesajul „totul merge bine", după care nimeni n-a mai auzit de „Anglo Australian".

Între timp, se reeditează în variante moderne episodul „Mary Celeste". „Carol Deering" eșuează în februarie 1921 pe coasta Carolinei de Nord, fără nici un marinar la bord; și nimeni n-a aflat vreodată ce s-a întîmplat cu echipajul lui „Carol Deering". În aprilie 1952, goeleta „John and Mary" este găsită plutind în derivă la 50 mile sud de Bermude, cu încărcătura neatinsă și fără echipaj, evident; la 3 februarie 1940, yachtul „Gloria Colite", la 22 octombrie 1944 cargoul cubanez „Rubicon", sînt descoperite plutind fără echipaje în apele pe care acum le cunoaștem – credem că le cunoaștem – atît de bine.

Lista dispariților e lungă, se întinde pînă în zilele noastre, cînd rutele maritime sînt supravegheate, legătura radio țărm-navă și între nave nu mai pune probleme, ne-am echipat vapoarele cu sonare care dau adîncimea și profilul fundului – nu mai putem să ne lovim de stînci –, cu radiolocatoare care ne avertizează asupra navelor din apropiere, asupra furtunilor, tornadelor, valurilor-tsunami, facem navigație, prin satelit localizînd epave de submarine la 3000 metri adîncime

sub ocean – cu toate astea, în Triunghiul Bermudelor dispar în continuare avioane și nave.

În 1963 dispar cinci nave mari, cu 957 de marinari la bord: cargourile „Nereus", „Proteus", „Marine Sulphur Qeen", pescadorul „Snow Boy și nava britanică de călători „City of Glasgow" (399 de pasageri). Operațiunile de căutare-salvare au durat 22 de zile, antrenînd 38 de nave și 43 de avioane; bineînțeles că nu s-a găsit nici o urmă. Nimic din plutele, containerele ermetice, colacii de salvare, balizele automate pe care orice navă le are la bord, și dacă aceasta explodează, se scufundă brusc – ce mai poate păți o navă ?!, se rupe în bucăți, se ciocnește de un iceberg, ca „Titanicul" – plutesc pe valuri, prin simplul fapt că există. Cred însă că, în Triunghi, faptele simple se întîmplă altfel decît sîntem noi obișnuiți să se întîmple.

În octombrie 1966, Garda de Coastă descoperă un șlep plutind în derivă, cu parîma do remorcare din prova ruptă; remorcherul său, „Southern Cities", n-a mai fost găsit niciodată.

În ianuarie 1967 remorcherul „Gulf Master", cu destinația Florida, a fost dat dispărut; în noiembrie 1968 dispare cargoul „Ithaca Island", în aprilie 1970 – „Milton Iatrides" –, în martie 1973 cargourile „Anita" și „Norse Variant". Atît doar că „Norse Variant" reușește să își dea poziția și să transmită un S.O.S. înainte de dispariție. (În fonie semnalul este May Day, formula S.O.S. e folosită pentru transmisii în codul Morse.)

Navele de salvare sosite la fața locului – aproximativ 550 mile sud-est de Cape May – au găsit, de data asta, un supraviețuitor plutind la suprafața apei agățat

de un panou de lemn. După 480 de ani – socotind de la Columb – se găsea din nou cineva care putea relata circumstanțele dispariției unei nave în Triunghi. Cu toate că o navă modernă este compartimentată prin pereți etanși, care permit plutirea cu peste 50% din compartimente inundate, cu toate că „Norse Variant" era un cargou de 20000 tdw construit în întregime din metal, cu o structură de rezistență solidă, cu toate condițiile favorabile de navigație, naufragiul n-a durat nici trei minute. Din senin, fără nici unul din numeroasele semne care pentru un marinar înseamnă schimbarea timpului, rafale de vînt extrem de puternice au lovit nava, simultan cu valuri uriașe care s-au prăvălit peste bord. Nava a fost inundată în cîteva zeci de secunde, apoi s-a dus la fund fără ca echipajul să se poată salva.

Dacă la marinari, trecerea de la senzația de certitudine totală și puțin sfidătoare pe care o dă puntea solidă a navei sub tălpi, la realizarea dezastrului – cînd tot acest univers plutitor devine brusc cumplit de vulnerabil – este la fel de rapidă, totală, copleșitoare ca pentru pilotul căruia îi apare o defecțiune gravă la bord, în plin zbor, atunci cred că înțeleg de ce „Norse Variant" s-a dus la fund împreună cu echipajul său.

Nu este nimic misterios, nimic imposibil. Face parte din noi.

De cînd zbor, am învățat că nimic nu este imposibil, în bine sau în rău. Marinarii aceia *nu credeau*, simplu, că nava lor se poate scufunda, în condiții ca acelea în care naviga. În „soft"-ul fiecăruia, în experiența lor profesională, din punct de vedere al vremii totul se întîmplă în deplină securitate. Pe navă toate

instalațiile, agregatele funcționau normal, și nici din acest punct de vedere nu se putea întîmplă nimic. Marea și cerul erau supravegheate permanent de cei aflați în cart, cu ochii și cu aparatura de hidro și radiolocație. În acest context, nu se putea întîmpla, logic, nimic rău. Logica noastră marinărească, bazată pe cele întîmplate de cînd aborigenii au pus primul trunchi de copac la apă acum 72 de milenii, ca să traverseze strîmtoarea Tasmaniei, și pînă la scufundarea lui „Norse Variant". Din punct de vedere al acestei logici, valabilă – s-a demonstrat – doar în coordonatele noastre strict umane, sistemul navă-echipaj-mediu-asigurare, funcționa normal, și ce s-a întîmplat nu trebuia să se întîmple. „Norse" s-a scufundat pentru că a fost confruntat cu ceva nou – pentru care efectiv nu era pregătit, atît de străin că nu putea fi nici măcar bănuit. Ceva care depășește cu mult firescul nostru, și așa împins foarte departe. Ceva neștiut. Declarația marinarului supraviețuitor închide, peste aproape cinci sute de ani de mister, un cerc. Mai țineți minte ce nota Cristofor Columb în jurnalul său de bord ? Că „un fel de vîrtej de vînt" iscat din senin i-a scufundat trei nave, dîndu-le peste cap.

*

Jurnalul „amiralului oceanelor" mai cuprinde elemente caracteristice Triunghiului care, observate în repetate rînduri ulterior, au rămas la fel de inexplicabile ca în 1492 – traversînd ca un fel de sumbră prevestire istoria acestei zone a Pămîntului nostru. Astfel, el pomenește de „apele luminoase" din largul insulelor

Bahama și de o „minge de foc care, după ce a dat ocol caravelelor sale, a dispărut plonjînd în ocean. Apele luminoase sînt pomenite în repetate rînduri de cei care au navigat sau au zburat în zona Triunghiului. Astronauții de pe „Apollo-12" au spus că singura lumină vizibilă noaptea în regiunea Bermudelor nu era aceea a vreunui oraș mare, ci a unor fîșii albe, luminescente, din Marea Sargasselor. Ziua, fîșiile acelea au culoare alb-lăptoasă, rîuri de apă albă curgînd prin apa limpede a oceanului fără să se destrame sau să se amestece cu aceasta. „Apa albă" este amintită în relatările unor echipaje, dispărute apoi fără urmă; mai țineți minte ultimele cuvinte ale căpitanului Stiver, cel care a preluat comanda formației de cinci avioane TBM „Avenger" ?

Căpitanul Stiver spunea: „am ajuns la apa albă".

Relatări adunate în timp referitoare la condițiile de navigație radiotehnică aeriană sau navală, la funcționarea aparaturii de bord și a sistemelor radioelectronice în zona Triunghiului, consemnează funcționarea incorectă sau nefuncționarea totală a mijloacelor de bord din această categorie, pierderea legăturii radio, existența paraziților foarte puternici, bruiajul stațiilor de radiolocație, etc.

Ne-am mai întîlnit cu aceste simptome – atunci cînd OZN-uri se apropie de avioane, automobile, stații de radio sau radiolocație.

Uneori, navele și avioanele întîlnesc în zona Bermudelor o ceață verzuie, pe care, atunci cînd nu este bruiat, radarul instalat pe vase, sau stațiile panoramice de la bordul avioanelor, o înregistrează ca fiind un obstacol solid. „White Star" gonea cu toate pînzele sus,

trăgînd cu tunurile într-un nor incert, cenușiu-sticlos, care alerga înaintea lui pe suprafața oceanului. Ce știa „White Star" despre norul acela ? Despre ce era în interiorul lui ?

În Finlanda, dintr-un asemenea nor cenușiu a ieșit un OZN; la 22 februarie 1959, doi martori au văzut trei OZN-uri discoidale intrînd într-un nor aflat deasupra localității Warsop, Nottingham, din care nu au mai ieșit; la 14 iulie 1966, ora 14, locuitorii din St. Helen, Lancaster, au văzut un OZN imens, discoidal, dispărînd într-un nor izolat; în aprilie 1968, ora 13, deasupra localității Woodford, Essex, a fost observat un OZN ca o rachetă fără aripi intrînd într-un nor din care nu a mai apărut, etc.

În apropierea „cetei verzui", o serie de aparate de bord nu mai funcționează normal, iar acumulatorii se descarcă. Cînd se ridică, „ceața verzuie" formează nori care au forme geometrice distincte, „de-a dreptul fascinante" – spune un martor. Dar nu explică în ce constă fascinația. În acei nori fascinanți dispar avioane – am văzut ce s-a întîmplat cu cele cinci F-100 „Super Sabre". Au mai intrat avioane în nori din care nu au mai ieșit niciodată – în martie 1952, James Caldwin, executînd o misiune de zbor în Coreea, a intrat într-un nor din care nu a mai apărut. Deci, Triunghiul, chiar dacă favorizează producerea unor fenomene, nu deține monopolul acestora; atît doar că aici „fenomenele" se petrec foarte des.

Se pare că, pe lîngă calitățile enunțate mai sus, „ceața verzuie" și norii cărora le dă naștere, au proprietatea de a face posibilă „ieșirea din timp" pentru navele și avioanele care străbat straniile formațiuni.

Doctor Jim Thorne, șeful expediției îmbarcate pe yachtul „New Freedom", a filmat o furtună neobișnuit de puternică în zona Triunghiului – la 75 mile nord-est de Bimini. La developarea filmului s-a văzut înregistrată limpede pe peliculă o veche goeletă cu pînze clătinîndu-se pe valuri, la nici 50 de metri de New Freedom, și pe care nimeni n-a observat-o cu ochiul liber. Se curbează timpul în norii cei verzui, proiectînd în viitor, prezent, imagini din trecut ? Ca acel Fokker zburînd tăcut sub cerul anului 1940 ? Dacă timpul, conform accepțiunii pe care Einstein o dă noțiunii, este într-adevăr o formă specială a unui spațiu energetic, și acel spațiu bizar se convertește uneori sub forme pe care noi le percepem (și) ca, simplu, cîmpuri electromagnetice, să fie oare ceața verde un fel de „acumulări de timp" sesizate de noi sub aspectul unei bizare concentrări de energie ?

Ce se mai întîmplă în Triunghi ?

Observații ale piloților care au zburat deasupra zonei, confirmate ulterior de fotografii aeriene, au relevat că sub apa oceanului se află construcții ciclopice – platforme de piatră, drumuri, ziduri lungi de sute de metri, clădite din pietre imense potrivite între ele în stilul construcțiilor de la Tiahuanaco și Sacsayhuaman.

La sfîrșitul anului 1976 un pescador detecta, cu ajutorul sonarului, o construcție pe fundul mării, avînd forma exactă a unei piramide, comparabila ca mărime cu cea a lui Keops – 140 metri înălțime, 160 metri latura bazei. Au fost semnalate și alte piramide sub apă, de către piloți și pescari. Iar istoricii cărora li s-a cerut părerea, au întors pe toate părțile același cuvînt: Atlantida.

Să fie proprietățile ciudate ale Triunghiului legate (și) de faptul că zona se găsește situată pe izogona zero-agona-curba cu declinație magnetică nulă ? În care acul busolei arată, concomitent, Nordul adevărat și Nordul magnetic ? Ce proprietăți neștiute conferă zonelor aflate pe agonă, cîmpul magnetic al Pămîntului ? Pentru că de cealaltă parte a planetei, pe agona estică, în largul coastelor sud-estice ale Japoniei, se întinde altă zonă în care navele și avioanele se confruntă cu stranii pericole – zonă denumită „Marea Diavolului", „Marea Strigoilor". Pe lîngă fenomene electromagnetice bruște și de mare intensitate, pe lîngă pierderi și cîștiguri inexplicabile de timp, pe lîngă cețuri verzi și apa albă cunoscute din Triunghiul Bermudelor, aici s-au semnalat „găuri" uriașe și „dealuri" pe suprafața mării – indicînd fie o activitate seismică, fie anomalii gravitaționale de neexplicat.

Și mai sînt mesajele, acele ultime mesaje la fel de patetice, de confuze, de nelămurite ca cele de dincolo. Un pilot japonez transmitea practic în acele ultime momente reportajul trecerii lui în neființă: „ceva se întîmplă în cer, cerul s-a deschis" – după care a urmat *tăcerea*. Raportată la Triunghi, Marea Diavolului este situată simetric față de cercul mare al planetei; ambele sînt limitate între 20° și 30° latitudine nordică, iar meridianul japonez 130° longitudine estică devine, după ce traversează polii, meridianul bermudez 50° longitudine vestică.

Anomaliile magnetice manifestate în Triunghi sînt foarte puternice. Studiind evoluțiile și funcționarea sateliților meteorologici pe o perioadă de 3 ani, profesorul Wayne Meshejian, Langwood College, Virginia,

SUA, a observat anomalii în funcționarea sateliților cu orbită polară – cînd treceau deasupra Triunghiului Bermudelor. Semnalele înregistrate de sateliți, emise apoi spre sol, erau perturbate, uneori anulate, iar impulsurile telemetrice se ștergeau complet. Aceste fenomene, arată prof. Meshejian, pot fi provocate de „surse imense de energie aflate probabil sub apă, generînd un cîmp magnetic cu intensitate enormă, care poate șterge înregistrările și anula impulsurile". Ținînd cont că altitudinea de evoluție a sateliților este de 800 de mile, un cîmp magnetic capabil de performanțele amintite, ar trebui să „afecteze însăși deplasarea satelitului pe orbită... l-ar smulge, pur și simplu de pe orbită. Dar cum acest lucru nu se întîmplă, probabil e vorba de o forță despre care nu știm nimic".

Ce n-avem voie să cunoaștem despre Triunghiul Bermudelor, dar am putea afla, analizînd fotografiile luate de la 800 de mile înălțime ?

...Și mai sînt OZN-urile.

Prima relatare despre bizareriile zonei, făcută de Columb, descrie și „un glob de foc", care ocolește nava sa și dispare sub apele oceanului. Relatările despre OZN-uri, care la un moment dat plonjau; în apă și dispăreau în adîncuri, au continuat apoi pînă în zilele noastre; revistele de ozenologie relatează lunar despre aparițiile aparatelor neidentificate în Bermude. Oceanograful Jim Thorne, cel familiarizat cu misterele Triunghiului, relatează observarea, în seara de 2 august 1975, a unei „lumini mari, albastre, pe cer". Lumina aceea a coborît, zburînd cîteva minute la joasă altitudine, deasupra insulelor Bimini; deplasarea ei era însoțită de un bîzîit slab, și viteza de deplasare a fost

estimata la peste 1000 km pe oră.

Să fi văzut Jim Thorne un avion ?

Puțin probabil. Dacă un avion e suficient de aproape ca să-l vezi ca pe o „lumină mare", atunci îi observi și lămpile de poziție, clipiciul roșu, eventual silueta pe cerul amurgului. Lumina albă din vîrful derivei. Și un avion care zboară la joasă înălțime cu peste 1000 km pe oră, nu poate fi însoțit de „un zgomot slab".

În orice caz, ce a văzut Jacques Piccard nu era avion, pentru că avioanele noastre, cel puțin, nu zboară la sute de metri sub apă. Pe timpul testării submersibilului XP-15 „Benjamin Franklin", profesorul Piccard a observat „obiecte neidentificate, lungi de aproximativ o sută de picioare, care se deplasau cu viteză prin apă". Manevrele acestor obiecte „păreau să indice o anumită inteligență".

Să fie Triunghiul legat direct de fenomenul OZN ? Consecință, cauză, zonă comună de coexistență între lumea noastră și acel neștiut din care vin mașinile zburătoare neidentificate ? Cred că răspunsul poate fi afirmativ; am văzut că fenomene întîmplate în alte părți ale planetei *numai* în prezența OZN-urilor, se petrec curent în zona Bermudelor.[7]

Charles Berlitz sugerează că aici ar fi locul – ipoteză cu iz de fantastic – prin care civilizațiile „dinafară" sosesc și pleacă de la noi ? Aceste sosiri-plecări presupunînd crearea unor cîmpuri similare, cel puțin după unele efecte, cîmpurilor cunoscute de noi ca magnetice

[7] Notorietatea zonei Bermudelor se leagă de cercetările întreprinse de firma de asigurări Lloyd în această regiune. Aceeași firmă s-a interesat însă și de disparițiile din zonele din Altiplana sau M. Galbenă, dar ele au stîrnit mai puțin imaginația (n.r.)

sau electromagnetice, și care distrug tot ce intră în zona lor de acțiune, sau nici atît, disociază „doar" materia, ca să o reproiecteze ulterior în altă dimensiune ? În alt timp ? În altă lume, mai simplu ? Să fie spațiul nostru tridimensional doar modelul nereușit al unui Univers infinit mai complex, în care lumile coexistă nu numai despărțite de distanțe (aparente) – ci și în paralel, în moduri pe care nici nu le putem imagina, lumi multiple și totuși unice – fiecare în existența ei, despărțită de existența celorlalte prin dimensiuni de neimaginat, timpi de neconceput – lumi intersectate doar cu imense cheltuieli de energie, puse traumatizant în contact unele cu altele, ducîndu-și simultan existența unică și negînd, fiecare în același timp, posibilitatea unor alte existențe unice ?

Sau lucrurile sînt așa cum le știm de la Copernic și Galilei, trecînd prin Kant, Newton, Einstein, și *ceilalți* sînt într-adevăr foarte departe, și viteza luminii nu va fi niciodată depășită, și doar strănepoții celor plecați de copii în rachete ce nu se vor întoarce niciodată pe Pămînt vor călca, bătrîni și neputincioși, solurile neprimitoare ale unor planete pustii, gravitînd înghețate în jurul unor sori mohorîți, cu lumină roșie și puțină ?! Și atunci, ce se întîmplă în Triunghi este al nostru pînă la sfîrșit, și din nou ne amintim de cuvîntul acela frămîntat de istorici pe toate părțile, Atlantida ?

*

A existat oare Atlantida ?

Noi știm despre legendarul continent din dialogurile lui Platon – „Kritias" și „Timaios" – scrise acum

aproximativ 2500 de ani.

Citatele care urmează, din dialogul „Timaios", nu se referă strict la existența Atlantidei și pieirea acesteia; din ele reiese însă limpede convingerea celor vechi despre existența altor civilizații umane înaintea acesteia, pe care o numim „a noastră", și despre modul în care cataclisme naturale șterg de pe suprafața planetei, mai mult sau mai puțin periodic, civilizații ajunse într-un stadiu oarecare de dezvoltare. Pe timpul călătoriei sale în Egipt, petrecută cam la anul 600 î.e.n., Solon, unul din cei șapte legiuitori ai Atenei, vizitează orașul Sais din delta Nilului. Vorbind cu un bătrîn preot al zeiței Neit (Atena) despre oameni și fapte care încă atunci însemnau „de demult" – Phoroneu și Niobe potopul lui Deucalion – venerabilul egiptean îl întrerupe, ridicînd din umeri: „O, Solon, Solon. Voi, elenii, întotdeauna ați fost copii și nu există elen bătrîn... iar cauza este aceasta: oamenii au suferit și vor suferi multe și felurite urgii; cele mai mari dintre ele sînt pricinuite de foc și apă... Aveți doar și voi o legendă... cum Phaeton, fiul Soarelui, a pornit carul de foc al tatălui său, dar, neavînd putere să-l conducă... a pîrjolit totul pe Pămînt. Asta se povestește, bineînțeles, sub formă de mit, dar sub aceasta se ascunde adevărul că printre corpurile cerești ce se mișcă în jurul Pămîntului se produce o deviere, iar la intervale mai lungi, tot ce există pe Pămînt dispare din pricina furiei focului... Iar cînd zeii, pentru a curăța Pămîntul, îl acoperă cu apă, scapă cei care trăiesc în munți...

...Voi (grecii) nu țineți minte decît un singur potop al lumii, dar pînă atunci au (mai) fost cîteva potopuri; apoi, voi nu știți că în țara voastră a existat un popor

minunat și desăvîrșit, de la care v-ați tras... concetățenii tăi, care au trăit acum 9000 de ani... Uimitoare sînt descrierile măreţelor fapte săvîrșite de poporul acela, dar una îndeosebi e mai presus de toate... Spun scrierile (păstrate în templu) că, odinioară, cetatea voastră a înfrînt o mare putere ce se îndrepta cutezător dinspre Marea Atlantică, asupra întregii Europe... Atunci această mare era navigabilă, pentru că în fața gurii ei, pe care voi o numiți, în felul vostru, Coloanele lui Hercule, se găsea o insulă. Această insulă era mai mare decît Libia și Asia la un loc, și de la ea se deschidea navigatorilor accesul spre alte insule, iar de la acele insule spre întreg continentul opus cu care era mărginită acea adevărată mare... Pe acea insulă, Atlantida, s-a alcătuit un mare și puternic stat de regi...

...După aceea însă, cînd s-au petrecut îngrozitoare cutremure de pămînt și potopuri, într-o singură zi și o singură noapte insula Atlantida a dispărut, scufundîndu-se în mare, și marea de acolo este acum nenavigabilă și nu poate fi cercetată: navigația este împiedicată de o mare cantitate de noroi pietrificat, pe care insula scufundată a lăsat-o în urma sa".

„Marea Atlantică" desemnează limpede Oceanul Atlantic de azi; asupra acestui punct, cei mai mulți atlantologi sînt de acord. Coloanele lui Hercule sînt strîmtoarea Gibraltar. În fața Coloanelor – la vest de ele, reiese mai clar din context – se găsea insula aceea mai mare decît Libia și Asia la un loc (decît Africa știută atunci și Asia Mică) – insula Atlantida. Și de la ea, prin „alte insule" – Azorele, Indiile de Vest, insula Sable, Newfoundland – se deschidea accesul spre „întreg continentul opus" – America. Știau ceva geografie

grecii antici cu 2000 de ani înaintea lui Columb, e clar. Singurul lucru neclar este „navigația împiedicată de o mare cantitate de noroi pietrificat", idee reluată și în Kritias: „a rămas în locul ei (al Atlantidei) un mîl de netrecut, care îi împiedică pe navigatori să pătrundă de aici (din Mediterana) în marea exterioară (în Atlantic), astfel că aceștia nu pot să meargă mai departe". Din cîte știu, Platon este singurul care amintește de acest fenomen, cu toate că pe vremea călătoriei lui Solon în Egipt strîmtoarea Gibraltar era, se pare, cunoscută fenicienilor, iar o expediție organizată de faraonul Nechao cu 130 de ani înainte de cea a lui Hannon Cartaginezul (aproximativ 470 î.e.n.) ar fi plecat din Marea Roșie și înconjurat Africa, trecînd fără probleme prin strîmtoarea Gibraltar. Hannon, în expediția sa – Mediterana, Gibraltar, coasta atlantică a Africii – nu pomenește de vreo barieră de mîl, care să îi împiedice intrarea în Atlantic; și nici Pytheas, massaliotul, care în 325 î.e.n. trece din Moditerana în ocean, urcînd apoi spre nord. E drept că Hannon și Pytheas au trecut prin Gibraltar după vizita lui Solon la Sais, dar e greu de crezut că „noroiul pietrificat", care nu se curățise în 9000 de ani, avea să se curețe fără urme în următorii 2-300. Poate bătrînul preot se referea la o situație urmînd imediat scufundării Atlantidei ?

Aproape fără excepție, popoarele vechi denumesc cu aproximativ același nume un tărîm paradisiac dispărut, *o insulă scufundată*, un fel de pămînt primordial de unde s-a răspîndit civilizația. Grecii și romanii foloseau pentru desemnarea acestui teritoriu denumirile Atlantis, Atlas; fenicienii îl numeau Antilia, ca și cartaginezii; Amenti, îi spuneau egiptenii; Aalu,

Arallu – pentru summerieni și babilonieni, Avalon pentru celți, Antilia, Atlantida, pentru vechii locuitori ai Spaniei de astăzi. Walhalla pentru scandinavi, Atlantioi pentru berberi, Atalaya pentru cei din Canare. Aztecii aminteau de țara Aztalau, mayașii – de Atlan, ca și triburile din întreaga Americă Centrală. Cuvîntul Atl înseamnă „apă" atît în limba vechilor azteci, cît și a berberilor din nordul Africii; și prin extrapolare, poate căpăta sensul de „pămîntul dinainte de potop". O grămadă de locuri se numesc astăzi în America Centrală, în partea nordică a continentului Sud-American, pe acele pămînturi atît de încărcate de legendă încît ele însele au devenit legendă – se numesc și azi *Xla*pak, *Xla*cah, *At*lun, *Goatza*lcoaleos, Mi*tla*, Tenohti*tlan*, Popocatepe*tl*; zeitățile acelor locuri se numesc Quetzalco*atl*, *Tla*loc; la Chichen Itza mai este în picioare Tzompan*tli* – zidul craniilor. Nu știu ce valoare probatorie poate avea repetarea grupurilor at, atl – cu variantele sale xla, tla, tl, tli – pentru filologul care caută o asemănare între vechile denumiri ale pămîntului pierdut înșirate mai înainte, și toponimia central și sud-americanâ, amintită aici. Eu cred că legătura există, și constă exact din folosirea acelorași grupuri de sunete în ambele categorii de toponime – și nume de zeități, mă rog.

Data aproape unanim estimată pentru marele cataclism care a scufundat regretatul teritoriu – acum 10-12 milenii. S-au întîmplat o grămadă de lucruri, acum 12 milenii !

Ce-au lăsat prezumtivii atlanți pe fundul oceanului Atlantic, în afară de ziduri ciclopice, terase imense, piramide de 100 de metri ? Din nou apar întrebările, de

data asta pentru o probabilă civilizație, o etapă, un colț de trecut al Pămîntului nostru: pînă unde au ajuns atlanții în a ști ? În ce direcție s-a dezvoltat știința acelor semeni, despre care nu știm foarte bine nici măcar dacă au fost ?

Dacă mai sînt și acum ?

Să fie vechii atlanți, civilizația paralelă pe care o tot simțim în coasta noastră, și de care nu ne desparte nici timp, nici spațiu – ci adîncimea Atlanticului ? Să fie urmașii atlanților acei misterioși aviatori, să fi pilotat ei acele aparate care, însoțite de discurile scînteietoare, s-au dezvoltat treptat, de la dirijabilul cu roți și palete, la OZN-urile ovale de astăzi ? Să dispună *ei* de imense surse de energie, energie care scăpată de sub control, sau eliberată spre suprafața oceanului, a transformat două zone ale planetei în locuri cu faimă cel puțin îndoielnică ?

Este aceasta o ipoteză SF ? Ați citit cartea lui Pierre Benoit, *Atlantida ?* În acest caz, de ce s-ar păstra deoparte strămoșii atlanți urmărindu-ne tăcuți și misterioși, împreună cu invitații lor din alte lumi, de la bordul navelor ovale, discoidale, sferice ? A fost oare dispariția Atlantidei și a poporului său, opera exclusivă a seismelor si oceanului dezlănțuit ?

„Farfuriile zburătoare există, și vin din Cosmos; ele aparțin unui popor de oameni plecați de pe Terra acum 20000 de ani" – spunea Albert Einstein.

Pînă unde, totuși, s-ar putea lega lucrurile între ele ?

16. Ilustrate din Florida

Nu numai apele din jurul, și cerul de deasupra Floridei sînt pline de neprevăzut; din cum se întîmplă lucrurile, neprevăzutul poate apărea oricînd și oriunde, inclusiv pe solul nisipos al peninsulei.

La 2 martie 1965, telegraful din Weeky Wachee Springs, Florida, transmitea agențiilor de presă despre întîlnirea lui John Reevs cu ființe venite din necunoscut.

Ajuns la 66 de ani, John Reevs s-a retras din zgomotosul, trepidantul, stressantul New-York, într-un loc liniștit, lîngă Wachee Springs; acolo și-a clădit o căsuță și în fiecare zi pleca la plimbare prin împrejurimi.

Într-una din aceste plimbări, dl. Reevs a observat o navă ciudată aterizată într-un luminiș – „the flat". Locuitorii din Florida numesc „flat" poieni mici, aproape rotunde, apărute în desișurile de arbuști și tufăriș care acoperă mari întinderi din peninsulă. În ciuda vîrstei, John Reevs și-a păstrat curiozitatea necesară; el a început să se apropie ca indienii de OZN-ul care lucea stins în soare, folosind tufișurile pentru acoperire, și încercînd să facă cît mai puțin zgomot. A reușit să ajungă pînă la 50—60 de metri de nava în formă de disc, cînd „o ființă înaltă de cinci picioare" (1,5 metri) a ieșit din desiș la mai puțin de 30 de metri înaintea lui. Reevs a încremenit, așteptînd ca „ființa aceea" să se îndrepte spre aparat, deci să se întoarcă cu

spatele la el – dar nu s-a înlîmplat așa. Rezemată cu mîna de o creangă, în cel mai autentic stil pămîntean, „ființa" privea cu atenție ceva aflat înaintea ei – și în stînga bătrînului new-yorkez, așa cum stăteau unul față de celălalt. După cum declara ulterior dl. Reevs, „apariția aceea avea înfățișare umană, dar era ceva straniu în totul – cum arăta, cum era îmbrăcată, cum se mișca". Echipat într-o salopetă din material „ca pînza de cort, de culoare cenușie, purtînd un fel de mînuși cu un singur deget", fără vreo instalație vizibilă de respirat, pilotul venit din necunoscut avea pe cap o cască străvezie, ca un glob, prin care se vedea fața aproape omenească, cu ochii foarte depărtați și bărbia ascuțită.

Bătrînul a avut doar cîteva secunde la dispoziție pentru a privi pilotul navei discoidale; brusc, acesta a părut să perceapă într-un fel sau altul prezența pămînteanului, și atunci s-a întors și s-a îndreptat direct spre încremenitul domn Reevs. A continuat să meargă drept spre acesta, pînă a ajuns la 5-6 metri de el; apoi „a căutat ceva în partea stingă a salopetei și a scos de acolo un obiect negru de aproximativ 15 cm în diametru."

Deci era un obiect sferic sau cilindric, dar John Reevs uită să amintească aceasta. De fapt, întreaga lui depoziție are acea – nu atît stîngăcie, cît incertitudinea stingherită caracteristică declarațiilor făcute de cei care au avut contacte mai mult sau mai puțin directe cu piloții veniți din alte lumi – acea atmosferă de ezitare, nesiguranță în precizarea unor elemente, și încă, pe fondul general al unei stupefacții totale. Ca atunci cînd se descriu fenomenele din Triunghi. Ca bătrînul Iov descriind Leviathanul. Cu toate că martorul știe foarte

bine ce a văzut, sau poate tocmai de aceea.

Oricum, cînd ființa a ridicat obiectul negru de 15 cm diametru în dreptul bărbiei sale ascuțite și a început să privească prin el, dl. Reevs a luat-o la goană. Văzuse suficiente filme S.F., ca să își poată face părere personală despre ființe cu căști străvezii, venite din alte lumi. „N-aveam nici un chef să fiu făcut friptură prin desișurile Floridei" – spunea ulterior John Reevs. Reacție care, de altfel, confirmă comportamentul la nivel cosmic atins de civilizația noastră – ați reținut atitudinea mai mult decît prudentă a omuleților cu salopete argintii, aterizați la Pirassununga, față de binoclul lui Tiago Machado ?

La fel ca și binoclul lui Tiago, obiectul negru s-a dovedit însă a fi inofensiv. Înainte de a reuși să ajungă prea departe, Reevs a observat că totul în jur s-a luminat o clipă, ca la flashul unui bec de magneziu, și dintr-o dată și-a dat seama „că de fapt am fost fotografiat de un turist venit din altă lume". Cînd Reevs s-a oprit să răsufle, „turistul" a clipit din nou cu flashul în direcția lui. Apoi s-a întors, s-a îndreptat spre nava discoidală, a urcat cîteva trepte spre un fel de chepeng situat în partea superioară, și a intrat în cabină. Nu era dintre cei care știau să plutească, ca omuleții de la Pirassununga.

Apoi „cilindrul acela care avea treptele" (?) s-a retras în interiorul navei, s-a auzit un bîziit surd care s-a transformat într-un sunet înalt, și după cîteva secunde OZN-ul a dispărut în cer.

Întors la locul aterizării, John Reevs a găsit pe solul nisipos, afinat, urme clare lăsate de pilotul în salopetă din pînză de cort, și amprentele adînci ale trenului de

aterizaj, care imprimase în pămînt un desen format din opt linii. A mai găsit un cilindru strîns înfășurat, de hîrtie foarte subțire; desfășurind cu grijă cilindrul acela, a văzut că era format din „două fișii de material ca hîrtia de film, acoperite cu semne stranii, de nedescifrat".

Ce s-a petrecut pînă acum e straniu, misterios, nepămîntean.

Ce urmează de acum înainte, ne readuce, liniștiți, în ambianța cu care sîntem atît de obișnuiți.

Reevs a predat benzile de hîrtie subțire la A.F.B. Mac Dill, și a făcut declarații presei. I-a dus pe reporteri la locul aterizării, și aceștia au fotografiat amprentele de pași și urmele trenului de aterizare.

Supus unei probe cu polygraful (detectorul de minciuni), rezultatul a fost limpede: John Reevs spune adevărul. E.J.Edwards, care interpreta rezultatul testului, a declarat: „Mi se pare semnificativă prima remarcă făcută de pacientul meu după sfîrșitul testului. El a întrebat: acum v-ar plăcea să vă duc la locul unde a aterizat farfuria aceea ? Reacția curentă a subiecților care nu au conștiința foarte curată este să întrebe: ei, cum am ieșit ? Se pare că dl. Reevs nu și-a făcut probleme cu rezultatele testului. Concluzia mea este că el a spus adevărul, de la început pînă la sfîrșit."

Părerea oficialilor USAF de la baza Mac Dill, a fost însă alta.

Două luni mai tîrziu ei au înapoiat bătrînului fișiile de hîrtie subțire, împreună cu „descifrarea" mesajului – „Planeta Marte. Vino curînd acasă. Te așteptăm cu nerăbdare. De ce întîrzii atîta ?" și cu concluzia că totul a fost un aranjament.

Concluzie tipică pentru USAF în problema OZN, cel puțin pentru acea perioadă. Nimic nu justifică de ce un bătrîn new-yorkez de 66 de ani, retras în Florida pentru a duce o viață liniștită, ar fi vrut să-și facă publicitate montînd o farsă atît de complicată – cu inventarea acțiunii, amănuntelor despre aparat și pilot, cu imprimarea urmelor lăsate de „ființa aceea" și de trenul de aterizare al navei discoidale. De altfel John Reevs a declarat, indignat, că benzile de hirtie înapoiate lui de către personalul de la AFB Mac Dill nu sînt cele autentice, și nici semnele de pe hîrtie nu sînt aceleași.

Nu e prima oară cînd USAF colecționează cu grijă rezultatele unei observații OZN și apoi denigrează martorul, declarînd toată întîmplarea un fals. Oricum, faptul că USAF neagă o întîlnire cu piloți din alte lumi nu înseamnă totuși că întîlnirea cu piloți din alte lumi n-a avut loc. USAF își pot permite oricum să declare ce le place, pentru că au girul organismelor oficiale, pentru că ele însele sînt un organism oficial.

Ce interes au USAF să declare că nu s-a întîmplat nimic ?

...Mi-ar plăcea totuși grozav să știu în ce lume e casa aceea împodobită cu fotografia bătrînului domn Reevs de pe Pămînt, alergînd aplecat printre tufișurile din Florida.

17. Cel mai mare OZN

Computerul „UFO" aparținînd de ONU a stocat în memoria sa 80000 de observații OZN, individuale sau colective. Considerînd media de 20 martori pentru fiecare observație, numărul celor care, în ultimii 25-30 de ani, au văzut, au crezut că văd OZN-uri, se ridică la $16x10^5$ dintre noi.

Majoritatea navelor din necunoscut au diametrul între zece și cincizeci de metri.

OZN-ul meu oval avea, în funcție de mărimea aparentă și distanță pînă la el, cam trei sute de metri lungime.

Neil Armstrong a fotografiat un imens OZN cilindric, lung de o mie și cinci sute de metri.

Greutatea acestor aparate de zbor, în funcție de suprafața și adîncimea urmelor, de natura și gradul de tasare al solului, a fost calculată ca avînd valori diferite, de la sute de kilograme, la cîteva zeci de tone.

Greutatea în zbor a OZN-ului care ar fi ridicat la cer Regimentul 14 Norfolk cu oamenii, caii, tunurile și căruțele sale, s-ar compara lejer cu cea a marilor cargouri aeriene de azi – 300-400 tone.

Distanța la care zboară OZN-urile față de suprafața solului variază între cîțiva metri și altitudini la care Pâmîntul devine planetă în înțelesul cosmic al cuvîntului – sute de kilometri

„Cel mai mare OZN" este văzut aproape în fiecare

seară de 4,5 miliarde de oameni, are diametrul de 3475 kilometri, cîntărește $7{,}35x10^{13}$ tone, și se învîrte în jurul Pămîntului la aproximativ 384500 kilometri.

Cel mai mare OZN este Luna !

Iată una din cele mai îndrăznețe ipoteze avansate în privința satelitului nostru.

Înainte de orice, satelitul Pămîntului este un satelit ciudat, deosebindu-se prin comportamentul său de toți ceilalți sateliți ai planetelor – surori din sistemul nostru solar.

Se pare că Luna însoțește planeta noastră de relativ puțină vreme în drumul ei spre nu știu unde. Poetul latin Ovidiu amintește de epoca arcadiană, cînd cerul era lipsit de Lună. Făcînd comparația între patru calendare rituale – cel egiptean, asirian, indian și mayaș, omul de cultură român Victor Kernbach demonstrează că punctul de plecare al acestor sisteme cronologice este comun, situîndu-se cam în jurul anului 11500 î.e.n. și, departe de a fi ales arbitrar, el marchează nu „un început cronologic propriu-zis, ci epoca marilor catastrofe în sistemul nostru solar cunoscute sub termenul generic de *potop*". (*Enigmele miturilor astrale*, Ed. Albatros, 1973.) O cauză probabilă a acestor catastrofe ar putea fi exact captarea Lunii de către Pămînt, mai bine zis sosirea Lunii în jurul Pămîntului, cu toate consecințele și modificările la scară cosmică și planetară pe care le presupune instalarea unui asemenea vecin în imediata apropiere. Inclusiv apariția unor mișcări de flux-reflux foarte puternice, atît la suprafața planetei noastre (valuri de maree oceanică), cît și în interiorul acesteia (valuri de maree magmatică), fenomene resimțite prin inundații, erupții vulca-

nice și mișcări seismice catastrofale. Una din consecințe – scufundarea Atlantidei. Platon situează dispariția uriașei insule atlantice la 10-12000 de ani înaintea epocii sale (dar... de pe fundul Atlanticului, la vest de Gibraltar, s-au scos probe de roci a căror vechime a fost estimată la 100-150 milioane de ani și nu la 11 milenii, cît se pare că s-au scurs de la pieirea Atlantidei !).

Altă urmare posibilă a captării satelitului nostru – de fapt a adoptării Pămîntului de către Lună, spun unii savanți – este renunțarea la calendarul venusian – cel mai strălucitor astru pe cerul nopții înainte de apariția Selenei – și înlocuirea lui firească cu cel lunar.

Unul din partizanii ipotezei captării Lunii de către Pămînt este dr. Harold Clayton Urey, laureat al Premiului Nobel pentru chimie (1934), care susține că aceasta ar fi cea mai valabilă din cele trei teorii referitoare la originea satelitului nostru – formarea odată cu Pămîntul din materia gravitînd în jurul Soarelui, desprinderea din masa plasmei inițiale a Pămîntului ca urmare a rotației acestuia, și, în sfîrșit, captarea de către Pămînt a Lunii, care s-a format în altă parte a Universului, a străbătut – în virtutea unei mecanici cerești de excepție – spații de neimaginat și, în cele din urmă, prin capriciul unor legi de obicei foarte stricte, a fost constrînsă să se rotească în jurul nostru, luminîndu-ne nopțile.

A fost constrînsă ? De legi ale naturii ?

„O asemenea captură... și faptul că Luna a luat apoi o orbită circulară în jurul Terrei... au șanse prea mici pentru a fi credibile" – spune Isaac Asimov, om de știință american si autor de romane științifico-fantastice.

În orice caz, constatarea că satelitul nostru „ar trebui să se învîrtă în jurul Pămîntului altfel decît o face" – este sprijinită de argumentul că aproape toți ceilalți sateliți ai sistemului nostru solar se rotesc în jurul planetelor pe care le însoțesc, în planurile ecuatoriale ale acestora, iar planul orbitei lunare este mai apropiat de eliptică decît de planul ecuatorial terestru (unghiul format avînd aproximativ 5°),

Apărută bizar și învîrtindu-se în jurul nostru „altfel decît ar trebui să o facă", Luna este ea însăși sediul unor fenomene ciudate care, observate de pe Pământ, pun la îndoială imaginea pe care ne-am format-o – un astru mort, înghețat, pe care nu se întîmplă nimic. Pe care nu mai are ce să se întîmple.

La început, ne-am privit și fotografiat satelitul prin telescop.

Între 1879 și 1881, Societatea Britanică de Astronomie a înregistrat mai mult de două mii de rapoarte despre „lucruri ciudate pe Lună" – pete de lumină, linii și figuri geometrice, apărute pe solul lunar.

În 1950 au fost observate primele „domuri lunare" – coline emisferice albe, rotunde, cu diametrul de aproximativ 200 metri, care își schimbă locul după criterii care, deocamdată, ne scapă. Revista *Sky and Telescope* a Observatorului Harvard, în numărul din ianuarie 1958, publica schița unui asemenea „dom" făcută de un astronom francez.

În 1958 s-a purtat o vie dispută în jurul comunicării făcute de astronomul amator John O'Neill: în noaptea de 29 iulie acesta a văzut și fotografiat pe Lună, în Marea Crizelor, o construcție asemănătoare vestitului pod din Sidney de pe Pâmîntul nostru, dar lungă de 18

kilometri ! Începutul fiind astfel făcut, doi astronomi cu prestigiu – prof. P.Moore și dr.H.P.Wilkins au declarat că și ei au observat construcția respectivă. H.P.Wilkins a spus limpede: „Este cu adevărat un pod. Structura pare artificială și este ceea ce noi numim, pe Pământ, o lucrare de artă".

Astronomul Robert E.Curtis din Alamogordo, New Mexico, SUA, a fotografiat în noaptea de 26 noiembrie 1956 craterul Fra Mauro, în zona căruia avea să aselenizeze după aproape 15 ani, expediția Apollo 14. La developarea filmului s-a observat imprimată pe peliculă, în imediata apropiere a terminatorului, pe fondul zonei întunecate, un fel de cruce albă de Malta, cu brațe lungi de cîteva mile, aflată fie la suprafața Lunii, fie în imediata apropiere a acesteia.

În 1958 și 1954, astronomul sovietic Nikolai Kozîrev a detectat cu telescopul, și confirmat cu ajutorul spectrogramelor, existența activității vulcanice pe astrul cel mort și înghețat.

La sfîrșitul lui 1963, patru colegi americani ai lui Nikolai Kozîrev confirmă o activitate de natură vulcanică în craterul Aristarh. În numărul din decembrie 1963, aceeași *Sky and Telescope* anunță că observatorul Lowell semnala, în noaptea de 29 octombrie, două pete de lumină de un roșu aprins, la nord de craterul Herodot; în noaptea de 27 noiembrie, cele două pete roșii au reapărut pe marginea sudică a craterului Aristarh.

În iunie 1965 a fost observată o rază de lumină de un alb scînteietor, țîșnind din craterul Aristarh, aflat atunci în zona obscură.

În iulie, s-a semnalat de mai multe ori un fascicul

de lumină albă, care dura o secundă și jumătate – de fiecare dată cînd apărea.

În 1969, observații repetate ale observatorului național Oudenbosch – Olanda și ale echipajului misiunii Apollo 11, confirmau existența în acest crater a unor „lumini de origine necunoscută", puse pe seama activității vulcanice a Lunii. Ulterior, Michael Collins, pilotul navei Columbia, comunica centrului de control Houston observarea, în acest crater, a unei pete de natură necunoscută, a cărei culoare închisă se deosebea „frapant" de toate celelalte nuanțe observate pe Lună.

Dacă petele de lumină reprezintă cratere pline cu lavă, iar culoarea aceea închisă – un ipotetic nor de fum (chiar, cum arată un nor de fum pe Lună ? avînd o viteză inițială – ca expulzat de vulcan, supus unei forțe gravitaționale de 6 ori mai mică decît cea terestră și izbucnind prin crater, fisură, într-un spațiu lipsit de atmosferă) – luminile mobile semnalate pe suprafața selenară nu pot fi, în nici un caz, vulcani. La 30 martie 1950, H.P.Wilkins observa „o formă luminoasă mobilă"; dat fiind nivelul de perfecționare al telescoapelor terestre la acea dată, dimensiunile minime ale acelei pete erau de 150-170 metri.

Să fi pornit din nou la plimbare „domurile lunare" ?

La 26 septembrie 1955, astronomul spaniol Garcia comunica deplasarea la mică înălțime deasupra suprafeței lunare a trei surse de lumină așezate în triunghi. Iar astronomul argentinian Benito Reyna a fotografiat, în decembrie 1965, două grupe a trei obiecte ovoidale care își proiectau umbrele pe suprafața Lunii, plutind la mică înălțime deasupra acesteia.

La începutul deceniului șapte, am fotografiat Luna

de aproape; după șase eșecuri ale misiunii Ranger, al șaptelea aparat din această serie a trimis pe Pămînt 4300 de fotografii clare. Unul din aceste clișee înfățișa, într-un crater, două obiecte mari, albe, pline de cocoașe. Să fie „domurile lunare" văzute de aproape ?

Pe urmă, am reușit să ajungem noi înșine acolo.

Atît surse americane, cît și surse sovietice sînt de acord că „aproape toți astronauții americani participanți la programul Apollo au observat OZN-uri".

„Singura problemă – se întreabă Edgar Mitchell, astronaut american – este de unde vin ?"

Dr. Garry Henderson, om de știință, este categoric: „Toți astronauții noștri au văzut aceste obiecte, dar au ordinul să nu discute cu nimeni cele văzute".

Riscantă declarație !

Dr. Henderson afirmă că NASA deține numeroase fotografii de OZN-uri „luate din apropiere, cu aparate de fotografiat și de filmat".

Echipajul expediției Apollo 8 a observat un obiect discoidal. Legătura radio cu Centrul de urmărire a fost bruiată în mod inexplicabil pe toate canalele; în căști se auzeau zgomote de nesuportat, de frecvențe înalte. În repetate rînduri, au trecut „repede" în toate sensurile OZN-uri cu lumini orbitoare.

Una din misiunile astronauților de pe Apollo 8 a fost observarea craterului Langrenus, care are un mic con central, iar marginile terasate în șase-șapte „trepte" plane gigantice – unicul crater te-rasat de pe Lună.

Apollo 10 a fost însoțit de-a lungul parcursului în jurul Lunii de un OZN strălucitor, pe care l-a fotografiat foarte clar, de la mică distanță (vezi bibl., Don Wilson).

La 20 iulie 1969, orele 19.47 minute G.M.T., modulul „Vulturul" al expediției Apollo 11 cobora pe Lună în zona Mării Liniștii. A fost noaptea aceea cînd toți bărbații, toate femeile și – mai ales – toți copiii de atunci ai planetei s-au numit Neil Armstrong, Edwin Aldrin și Michael Collins. Amintesc data și numele astronauților care au efectuat prima aselenizare, pentru că am început să le uităm; mulți din copiii de azi nu le-au știut niciodată. Îmbarcați în LEM pentru ultima etapă a drumului lor spre Lună, Armstrong și Aldrin au observat, stupefiați, un OZN „mare, straniu" între ei și Lună. Să fi fost oare acesta unul din OZN-urile la care s-a referit primul om care a călcat pe alt corp ceresc (cu toate că, din unele puncte de vedere, și pe Lună sîntem încă la noi acasă) cînd a transmis în clar la radio: „Drăcia dracului ! Aș fi dorit să știu ce fel de nave sînt acestea care au aselenizat înaintea mea de cealaltă parte a craterului ?" De fapt, și cosmonauții de pe Apollo 11 au avut probleme serioase cu legătura radio. În căști se auzeau „zgomote ciudate, ca de împușcături, sirene puternice, bîzîieli, fluierat ca de locomotivă." Centrul de control Houston a întrebat, în cel mai curat stil american, „dacă n-au pe cineva cu ei care se ocupă de așa ceva".

N-aveau. În schimb, au adus fotografii ale celor două OZN-uri aselenizate înaintea lor de cealaltă parte a craterului, și un film întreg cu zborul unui OZN care evolua deasupra modulului de serviciu, pe cînd acesta orbita în jurul Lunii. Și fotografia acelei nave cilindrice, lungă de 1500 de metri (*idem* p. 196, Wilson K. D.).

La aproape un an după prima aselenizate, ziarul

britanic *Daily Telegraph* din 10 iulie 1970 scria: „Pietre ascuțite misterioase pe Lună... au fost observate în fotografii luate de stația sovietică «Luna-9» și de stația americană «Lunar Orbiter-2»... Stațiile... au fotografiat grupuri de structuri solide în două locuri separate, situate la mare distanță. Aceste două grupuri de obiecte sînt aranjate în modele geometrice definite, și par să fi fost plasate acolo de ființe inteligente".

Și Apollo 12 a fost însoțit în drumul lui spre Lună; din nou zgomote bizare în căști, fluierături, sirene, arme de foc.

Despre Apollo 13 am vorbit.

O fotografie făcută de astronauții misiunii Apollo 14 în zona craterului Fra Mauro înfățișează un cap de om, sculptat în stîncile de pe suprafața Lunii; desprinsă din rocă dură, o față cu trăsături omenești privește deasupra orizontului, spre cerul mereu negru. Ținînd cont de lipsa atmosferei, de lipsa unor dovezi că Selene ar fi avut măcar odată atmosferă, este greu de crezut că fața aceea, cu aparență umană ar fi doar jocul întîmplării, stîncă sculptată de ploaie, de vînt; și, cunoscînd parțial modul de citire al sculpturilor megalitice aflate pe platoul Marcahuasi, Peru, Pămîntul nostru, putem să ne întrebăm: ce ar revela acel cap de om sculptat în rocile Lunii, fotografiat în infraroșu ? În ce zi, la care ceas al zilei lunare anume alese, privirea lui întîlnește deasupra orizontului curb, pe cerul negru, lumina acelui Soare în jurul căruia orbitează planeta neștiută, de unde a venit cel ce și-a lăsat chipul împietrit să ridice semne de întrebare și să dea atîtea răspunsuri ?

Poate cunoaștem, și Soarele, și planeta.

Modulul de coborîre al expediției Apollo 15, avînd

ca echipaj pe astronauții David Scott și James Irwin, era gata să fie ciocnit de un „obiect misterios, care a fulgerat pe cer".

Thomas Mattingly, aflat la comenzile modulului de serviciu Apollo 16, gravitînd pe orbita lunară, observă OZN-uri despre care dr. Farouk El Baz, de la NASA, declara că „precis nu sînt aparate pe care le cunoaștem – nici sovietice, nici americane – pentru că se mișcau prea repede."

Apollo-17 — „Ce multe sînt", exclamă astronautul Ronald Evans referindu-se la OZN-urile observate în apropierea Lunii – „roiesc ca albinele în stupi".

Roiesc, și au mai multă grijă de Lună decît avem noi de planeta Pămînt. Cînd una din misiunile Apollo a vrut să detoneze pe suprafața prezumtivului nostru satelit o încărcătură nucleară de putere mică, în scopuri pur științifice, s-a spus, instalația de inițiere a încărcăturii a ieșit din funcțiune prin explozia inexplicabilă a unui tub de oxigen. Această acțiune a fost pusă de astronauți pe seama intervenției colegilor din aparatele de zbor necunoscute, care „roiau ca albinele".

Ce am găsit pe Lună, în afară de OZN-uri ? Noi. oamenii ?

Am găsit pietre vechi.

Atît de vechi, încît ne-au pus serios pe gînduri.

Neil Armstrong a adus o rocă veche de 4,6 miliarde ani. De fapt, la atît estimau savanții noștri vechimea Pămîntului, și a întregului sistem solar.

Dar la conferința asupra rezultatelor misiunilor Apollo, ținută în 1974, oameni de știință de la NASA au comunicat aducerea pe Pămînt a unor roci vechi de 5,3 miliarde ani. Cu numai 700 milioane ani mai

înainte ca sistemul nostru solar, cu tot ce îl constituie, să se fi format, aceste roci aduse de pe suprafața Lunii, existau !

Este de presupus că exista și Luna însăși.

Un alt raport estimează, pe baza sistemului de analiză potasiu-argon, vechimea unui eșantion selenar la 7 miliarde ani. Mai sînt două mostre de roci a căror vechime a fost estimată, simplu, la 20 miliarde ani. Cred că cifra trebuie scrisă matematic, cu toate zero-urile după ea, ca să ne facem – cît de cît – o idee despre ce înseamnă 20 miliarde ani (vezi bibl. Don Wilson).

Înseamnă 20 000 000 000. Ani de-ai noștri. Cu 5 miliarde de ani mai mult decît vîrsta estimată a Universului. Sau și Universului trebuie să-i adăugăm: al nostru ?

Înseamnă de 4,5 ori vîrsta sistemului solar în care ne mișcăm, respirăm, gîndim, trăim. Ne naștem și murim. Și atunci, cele nouă planete știute și una bănuită, situate la marginea Galaxiei, avînd în centru un Soare modest compus din 82% hidrogen și restul heliu, devin efectiv sistemul nostru – mai al nostru ca niciodată, în fața acestor cifre impasibile, care ascund gheața galactică, tot focul galactic, știutul și enorm de neștiutul Universului. Uite cum reușim să ne simțim efectiv acasă – nu în altă țară, continent, pe Lună – ci oriunde pe o rază de aproape 6 miliarde kilometri, distanța Soare – Pluto. Uite ce simplu învățăm să nu fim exclusiviști, să nu ne pretindem știutori și imuabili. E prima oară cînd părăsim leagănul din dormitorul părinților – și aflăm stupefiați că lumea poate fi totuși alta decît imaginea pe care ne-am creat-o așa, sugîndu-ne degetele de la mîini și de la picioare în leagănul cald și

comod. Apărați, de leagănul cald și comod. într-un articol publicat în revista *Chemistry*, dr. Urey, partizan al teoriei „captării" Lunii, afirmă că, analizate prin metode izotopice speciale, rocile lunare au relevat un conținut de izotopi de xenon inexistenți în rocile terestre – ceea ce demonstrează că, într-adevăr, Luna e mult mai vîrstnică decît Pâmîntul.

Și că s-a format în altă parte.

Mai curios este că pietre care zăceau pașnic alături de solul lunar, aveau vîrste care difereau cu milioane de ani. Solul din Marea Liniștii era vechi de 4,6 miliarde ani, iar pietrele culese de pe acest sol erau mai tinere cu 1,1 miliarde ani. Și analiza geochimică (selenochimică ?) a eșantioanelor a demonstrat că pietrișul lunar nu provine din rocile înconjurătoare, ci „din altă parte". Analiza solului lunar și a rocilor culese de pe acest sol a dezvăluit suficiente contradicții, pentru ca cercetătorii de la Institutul de Tehnologie din California să declare la sinteza rapoartelor de analiză: „parcă am fi într-un azil de nebuni". S-ar putea totuși ca lucrurile să fie foarte simple, și nimeni să nu meargă la spitalul de nebuni. Neavînd atmosferă, Luna primește pe suprafața ei toți meteoriții ajunși în cîmpul gravitațional – indiferent de unde vin și cît au călătorit prin Univers ca să ajungă pînă aici; asta ar explica diversitatea de vîrstă și compoziție a rocilor recoltate chiar de pe suprafețe apropiate. În plus, lipsa atmosferei reduce mult procesul de eroziune – din masivele stîncoase se desprind mai puține stînci, bolovani, pietre, decît sîntem noi obișnuiți pe Pământ; de aceea găsim la picioarele monoliților selenari pietre cu altă structură, altă vechime. Atunci ? Luna e totuși *a*

noastră, și toate probele acelea deconcertante aduse pe Pământ sînt doar meteoriți care de 4,5 miliarde de ani bombardează Luna, așezîndu-se într-un strat gros pe suprafața ei ?

Puțin probabil. S-ar putea ca cele două pietre de $2x10^{10}$ ani să fi nimerit pe Lună, după o călătorie fantastică începută n-o să știm niciodată cum, din cine știe ce zona din Univers. Dar probe prelevate din înseși roci constituente ale vecinei noastre, sînt mai vechi, și au altă compoziție decît rocile Pământului.

Spuneam înainte că stranietatea Lunii, a celor găsite pe Lună, ne face, paradoxal, să ne simțim acasă în sistemul planetar de 4,5 miliarde ani vechime.

Ce garanție avem totuși că pe Venus, Marte, Mercur, Jupiter ș.a.m.d. nu ne așteaptă surprize care să ne facă să ne întoarcem grăbiți spre Selene ca – din nou – spre casa noastră ? Și așa, din planetă în planetă, imaginea despre ceea ne ne înconjoară și despre ceea ce sîntem, și cum am devenit ceea ce sîntem, să se modifice continuu ?

Nu cred.

Se pare că, totuși, Luna este o excepție.

Oricum, uite cum ne-ar învăța Luna că sînt perfect posibile lucruri care păreau atît de improbabile, încît nici nu ne gîndeam la ele. Am călcat prima oară într-o lume, credeam noi, nici măcar străină, și o grămadă din lucrurile sigure s-au dat peste cap. În primul rînd, faptul că Luna e altceva decît ce credeam noi că vom găsi acolo – un fel de Pământ mai mic și mai rece, fără viață. Apoi, adevărul că lucrurile se pot întîmpla și lega între ele mult mai altfel decît credeam. Am găsit lucruri noi, care nici măcar nu contrazic ce știam, bănuiam,

prevedeam – sînt, simplu, *altceva* decît știam și eram capabili să prevedem. Asta ne limitează pretențiile de exhaustivitate și ne determină să regîndim vechi adevăruri imuabile prin optica lui *dar dacă* ?... Sînt foarte multe semne noi de întrebare, dar cred că drumul spre cunoaștere trece exact prin nesfîrșite șiruri de semne de întrebare. Și mai cred că pe lîngă confirmări și infirmări, pe lîngă șirurile acelea de semne de întrebare, experiența cu Luna a confirmat valabilitatea a ceea ce a strîns mai important lumea noastră în esența tezaurului ei de cunoștințe de pînă acum: drumul spre a ști. Valabilitatea sistemului de a căuta și a găsi, în cele din urmă chiar și ceea ce părea de negăsit; sau nu ne așteptam niciodată să găsim, dar în momentul acela – cînd au apărut lucrurile neașteptate să apară – am putut să le recunoaștem, însfîrșit, lucrurile acelea cu care nu ne-am mai întîlnit niciodată.

Dacă Luna nu este nici sora Terrei, formată în același vîrtej de materie primordială rotit în jurul Soarelui *de atunci* dacă nu este nici copilul ei direct, smuls de forța centrifugă din globul de plasmă fierbinte care abia începea să devină planetă – atunci, ce este Luna ?

A rămas a treia ipoteză, cea a „captării".

Că Luna a fost un asteroid, planetoid, vagabond prin Spațiu, pînă cînd a nimerit în cîmpul gravitațional al Pămîntului – și s-a stabilit pe orbita de azi.

Dar Isaac Asimov consideră șansele unei captări „prea mici pentru a fi credibile".

Dr. Robin Brett, geolog-șef (exogeolog-șef !) al NASA, declară: „Teoria captării prezintă dificultăți din cauza mecanicii cosmice și o considerăm ca statistic

improbabilă".

Dacă vine „dinafară", dar n-a putut fi captată pentru că pune în dificultate întreaga mecanică la scară cosmică, perfect valabilă însă în restul sistemului nostru planetar suficient de complex, cum a rămas totuși Luna să orbiteze în jurul Pământului ?

Poate, pentru că așa a vrut ea.

Poate, pentru că a fost condusă inteligent și parcată intenționat pe această orbită, venind din neștiut, cel mai mare OZN care se rotește jur-împrejurul planetei, în văzul tuturor. Acum 13-14000 de ani, cînd s-au întîmplat catastrofele, a fost potopul, a pierit Atlantida, iar mayașii și-au schimbat vechiul „calendar scurt" venusian – tzelkia – cu unul lunar, inspirat de globul luminos și strălucitor apărut pe cerul nopților noastre pămîntene.

Cel puțin, asta e părerea academicienilor sovietici Mihail Vasin și Alexandr Șcerbakov; în articolul publicat de revista Sputnik, ei emit părerea că „Luna... este o navă spațială, transformată dintr-un asteroid, al cărei interior a fost amenajat pentru a adăposti motoarele, carburanții, rezervoarele și spațiile de locuit pentru echipaj" și care, după ce a voiajat zeci, sute de mii, milioane de ani prin Univers – a văzut că și pe Pământ este viață, și atunci a întrerupt călătoria, hotărîndu-se să orbiteze în jurul nostru...

De ce ?

Ca să ne privească mai bine. Ca să ne vadă mai bine. Ca să ne cunoască mai bine. Și atunci, toate OZN-urile vin de pe Lună, ca vehicule de cercetare ale imensului asteroid transformat în navă cosmică ?

E greu de spus. Atîtea tipuri de OZN-uri, atîtea

tipuri de piloți... Să fi contribuit toate aceste civilizații la amenajarea ca bază și satelizarea Lunii în jurul nostru ?[8] Se poate orice. Întrebarea care se repetă este: de ce ?

Ar fi două răspunsuri.

Că noi, adică apariția și dezvoltarea vieții pe planeta numită de noi Pămînt, este un act provocat, dirijat, în unele etape ale sale, de evoluția Universului.

Sau că ne-am permis să apărem și să ne dezvoltăm (pînă într-o anumită etapă) singuri, dar pe urmă am fost descoperiți în acest colț de galaxie de reprezentanții unor civilizații mult mai avansate, care cel puțin se cunosc reciproc sau eventual cooperează între ele, și care au hotărît că este mai interesant să ne lase singuri pe calea dezvoltării.

Sau Luna nu este nici una, nici alta, e numai un pepene galben atîrnat pe cer special ca să ne lumineze drumul în nopți întunecoase.

*

Se pare că Luna nu se mulțumește să fie doar un pepene galben. Se pare că pe Lună aselenizează OZN-uri și, în general, se întîmplă o grămadă de lucruri care vin în sprijinul ipotezei fantastice a celor doi savanți sovietici.

Se pare că Luna este goală pe dinăuntru, a fost acoperită cu o platoșă metalică, prezintă anomalii gravitaționale și are o activitate interioară de neexplicat.

[8] Majoritatea datelor referitoare la satelitul nostru – Luna – mențin teoria celor doi savanți sovietici în domeniul ipotezelor.

Se pare că Luna e un fel de mingiucă din titan, în care se petrec tot felul de întîmplări de neexplicat.

Dr. Gordon McDonald, cercetător principal la NASA, arată într-un articol apărut în revista „As tronautics" încă din numărul pe iulie 1962, că prin analiza datelor referitoare la diferența observată între mișcările reale ale Lunii pe orbită, și mișcările calculate, se poate trage concluzia că satelitul natural al Pămîntului este mai degrabă gol în interior !

În cartea sa intitulată *Luna noastră* astronomul britanic dr. H.P.Wilkins declară: „Toate datele converg spre ipoteza că dincolo de adîncimea de 30-50 km, Luna prezintă, mai mult sau mai puțin, spații libere – cavități mari, tunele sublunare, crăpături – legate de suprafață prin fisuri... Volumul aproximativ al acestor goluri este probabil de 36 milioane km^3.

Dr. Harold Urey consideră că sub scoarța Lunii sînt zone cu densitate mai mică, eventual goluri; iar dr. Sean O. Solomon, de la prestigiosul Institut Tehnologic din Massachusetts, a declarat că din rezultatele obținute de diferitele cercetări efectuate în cadrul programului Apollo a reieșit și posibilitatea ca Luna să fie goală în interior.

Dar astronomul american C. Sagan, și astronomul sovietic I. Sklovski, arată că nu pot exista corpuri cerești goale pe dinăuntru !

Craterele lunare produse de căderea meteoriților sînt de asemenea stranii – foarte întinse, și atît de puțin adînci față de suprafața lor ! Ca și cum meteoriții ar întîlni, în drumul lor prin scoarța Lunii, o crustă foarte dură. Conform teoriei celor doi academicieni sovietici, M. Vasin și A. Scerbakov, acest lucru se datorește

faptului că meteoriții se opresc în „coaja blindată" cu care constructorii din neștiut au întărit Luna, la 20-40 km sub scoarță. Imensele circuri lunare, departe de a fi vechi cratere vulcanice deschise dureros pe suprafața Selenei, constituie în realitate locurile în care cei ce au amenajat interiorul Lunii, au pompat în exterior roci și metale lichefiate, pentru a produce golurile interioare necesare și a blinda suprafața nemaipomenitei nave interstelare, intergalactice. În zona circurilor, gradientul gravitațional este mai mare; cei doi savanți sovietici consideră că faptul se datorează echipamentului, combustibilului și materialelor de tot felul aflate sub scoarță, în golurile create. Procentul mare de metale conținut de rocile lunare și considerat „straniu" de savanții sovietici și americani, s-ar datora folosirii metalelor pentru întărirea rezistenței scoarței lunare la impactul cu meteoritii – în lungul ei voiaj spațial.

Etajul de revenire al unui modul lunar (Apollo 12), cel invocat în explicarea cazului de la Socorro, a mai avut o misiune ingrată – după părăsirea sa de echipaj, a fost lăsat să cadă pe suprafața Lunii. Seismografele instalate de noi pe coaja pepenului galben au indicat vibrații, timp de 55 minute, de fapt un semnal cu amplitudinea maximă după 7 minute și apoi scăderea acestuia pînă la dispariție totală. Specialiștii americani în seismologie au considerat că „în interiorul Lunii este ceva care conduce excepțional de bine vibrațiile".

În orice caz, Luna a reacționat la izbitură ca un corp gol pe dinăuntru.

Misiunea Apollo 13, ratată din unele puncte de vedere, a constituit o imensă reușită a confruntării directe om – Cosmos. Pe lîngă aceasta (dacă tot era în

zonă), treapta a treia a rachetei Saturn V a fost dirijată să cadă pe Lună; impactul a fost echivalent cu explozia a 11 tone T.N.T. De data aceasta, au transmis seismografele, Luna a vibrat 3 ore și 20 de minute, pînă la 40-60 km adîncime. Explicarea unor semnale atît de lungi ar corespunde teoriei celor doi savanți sovietici: Luna e goală în interior. Și are o „coajă" metalică groasă. La fel s-a întîmplat și cu treapta a treia a rachetei Saturn care a dus pe Lună expediția Apollo 14. Luna a vibrat „ca un gong" mai bine de 3 ore, pînă la aceiași 40-60 km sub scoarță.

Concluzia ? În interiorul Lunii există ceva foarte tare, care transmite vibrațiile foarte bine".

Blindajul metalic este destinat să-i protejeze pe cei din interiorul navei cosmice Luna ?

Wernher von Braun declară că viteza undelor seismice propagate în masa Lunii pare să crească pînă la 20 km adîncime, apoi scade brusc. Ca și cum undele ar trece printr-un strat de material foarte dens, ca apoi să pătrundă într-o zonă cu densitate foarte scăzută.

Trăgînd linie și sintetizînd diversele modele preconizate de specialiști pentru structura internă a Lunii, revista „Science News" trage concluzia: *o minge de titan.*

Lee Scherer, directorul Biroului de Explorări lunare Apollo, susține însă că povestea cu mingea de titan este neverosimilă.

Cred și eu.

Luna de pe cer, Luna noastră de pe cer, cea sub care m-am plimbat cu fete, îmi luminează nopțile de zbor și la apariția căreia cockerul Tom latră lung și melancolic – o navă venită din neștiut ? Îl înțeleg foarte

bine pe Lee Scherer; dar am aflat, de cînd zbor, că singurul lucru cu adevărat imposibil, este ca ceva să nu se poată întîmpla.

Departe de a fi doar frecventată de OZN-uri, golită pe dinăuntru și blindată în exterior, Luna are o viață a ei proprie, incompatibilă cu astrul cel mititel și mort pe care ni-l imaginam – viață pe care, dacă nu reușim s-o explicăm (încă), am reușit cel puțin să o constatăm.

Seismografele instalate pe astrul despre care nu știm ce să mai credem, au înregistrat pe benzile lor și transmis pe Pămînt, serii de vibrații ciudate și zguduiri care, comparate cu înregistrările seismografelor de pe Pămînt, conduc spre ipoteza unor activi tați seismice (de natură vulcanică) în interiorul Lunii. Cutremure lunare – sau altceva, corespunzător însă unor înregistrări de mișcări seismice – au fost înregistrate la 650-850 km sub scoarța lunară – mult mai adînc decît sursele de cutremur pe planeta noastră[9]. Ceea ce a fost numit „deranjamente seismice" se repetă cu precizie „uluitoare", și pare să aibă loc în pozițiile de maximă și minimă depărtare față de Terra; atunci cînd efectul de maree produs de Pămînt asupra prezumtivului său satelit produce deformări ale scoarței lunare, cea însemnată de cratere, mări, emisfere albe și raze de neștiut. Aceste vibrații sînt considerate ca avînd o cauză imediată pur naturală, și pot fi consecința fie simplului fapt că scoarța Lunii, mult mai groasă, e și mai rigidă decît crusta de la suprafața Terrei, cît și posibilității ca această scoarță rigidă să nu fie chiar foarte groasă, iar defor-

[9] Cel mai recent cutremur (1936) submarin înregistrat în apropierea coastelor japoneze a avut epicentrul la o adincime de circa 600 km

mările să se datoreze ondulării ei pe stratul interior foarte dur – stratul metalic de protecție al interiorului Lunii. Dar NASA a recepționat de la seismografele instalate pe Lună semnale seismice stranii, provocate de „cauze care n-ar avea ce căuta acolo", așa cum o grămadă de lucruri care n-ar trebui să se întîmple, se întîmplă totuși pe Lună. Aceste semnale sînt identice; ziarul „New York Times" scrie: „este remarcabilă constatarea făcută recent, că fiecare seismograf *transmite înregistrări complexe, dar identice de pe Lună*". Remarcabil, pentru că – spun seismologii – înregistrările pot fi identice doar în cazul cînd, datorită prelucrării artificiale a interiorului, modul de propagare a undelor seismice este același. Sau, cînd în acest interior prelucrat artificial se petrec, periodic, acțiuni similare, și numai acele acțiuni. E greu de crezut că lucrurile se petrec de două ori absolut la fel, în natură. Că deformări provocate de mișcările de maree se repetă identic, că seismele lunare urmează, la amănunt, același algoritm. E greu de crezut și că cineva face, acolo sus, ceva care zguduie Luna noastră.

Că Luna noastră nici măcar nu e Luna noastră !

18. Tu ce ai face, dacă?...

Cred că n-aș fi vrut să fiu în locul echipajelor celor două avioane văzute în după-amiaza zilei de 24 mai 1971, de către operatorii stației de observare-dirijare din Zagreb, Iugoslavia, la puțin timp după ce observaseră un OZN evoluînd pe cerul planetei. Ei au urmărit, pe ecranele lor, cele trei impulsuri timp de 10 minute, pînă cînd aparatele terestre s-au apropiat de aparatul din neștiut.

Atunci toate cele trei ținte s-au contopit într-una singură, care apoi a dispărut de pe ecranul radarului.

Alte informații n-au putut fi obținute, întrucît „avioanele nu s-au înapoiat la bază"; raportul comisiei de anchetă a fost clasat cu rezoluția: „Fără explicație". Foarte corect. Din cîte se cunoaște, nici avioanele, nici echipajele lor n-au mai fost văzute vreodată.

Din toate cazurile de relații avion-OZN, acesta este cel care mă privește cel mai direct. Pentru că s-a întîmplat „aproape". Pentru că a implicat piloți aflați în serviciul de luptă, care au fost alarmați și s-au urcat în aparatele lor, și au decolat, așa cum ar face-o oricare din tovarășii mei de profesie, așa cum aș face-o eu. Pentru că îmi vine foarte ușor să mă pun în locul acelor piloți, cum stăteau la celula de alarmă, și citeau, sau jucau șah, sau vorbeau între ei, și pe urmă a sunat telefonul, au urcat în MiG-urile lor, s-au legat în cabinele înguste, mirosind a cauciuc, a petrol, a vopsea, au

decolat spre OZN-ul acela și „s-au contopit într-o singură țintă, care apoi a dispărut de pe ecranul radarului".

Ce s-a întîmplat pe cerul planetei, în după-amiaza de 24 mai, 1971 ?

Au cuplat avioanele interceptarea contactul stației IFF, ca în cazul avionului F-94 ?

Cred că da.

Poate însă n-ar fi trebuit să o facă.

S-au crezut atunci agresați de o rază misterioasă, cei din OZN ? Sau nu mai văzuseră asemenea avioane și li s-au părut interesante, și atunci le-au reproiectat în altă dimensiune, a lor ? Unde vor fi aterizat în cele din urmă, pe jambele lor solide, cele două aparate ?

Întrebarea cel mai des auzită în asemenea situații este: „tu ce ai face, dacă ?..." Ridicăm din umeri, răspunsul implică ceea ce în cuvinte se numește obligație morală, jurămînt, profesie, dar care pentru noi este limpede și, înainte de orice, convingere și rațiune de a fi. Convingerea și rațiunea de a fi a pilotului de vînătoare, patrie, cer curat, cocardele tricolore de pe aripi și ampenaj, dar asta dincolo de cuvinte, asta *de fapt*, și ca să o simți ca pilot, trebuie exact să fii pilot. Să ții strîns în mînă mansa unui avion de vînătoare, cu tot ce implică *noțiunea*. De aceea pentru noi răspunsul e limpede, fără alternativă – aș decola, m-aș duce acolo, la ținta aceea. Riscurile sînt ale profesiei, și mi le-am asumat încă de cînd am intrat în școala militară.

Iar acolo, avînd acel OZN pe ecranul radarului de bord și la vedere... nu știu ce aș face. E una din situațiile în care acționează principiul pe muche de cuțit „văzînd și făcînd". Cred că m-aș feri să îl provoc cu

fasciculul radar. Cred că n-aș cupla IFF-ul, în orice caz. Cred că aș încerca să mă apropii, pînă cînd ceva-nu-știu-ce mi-ar sugera că nu sînt foarte bine venit

În marea majoritate a cazurilor însă, întîlnirile dintre aeronavele noastre și cele pilotate de – totuși – colegii noștri din neștiut, se petrec fără nici un final dramatic. Ca și în cazul întîlnirilor directe între noi și echipajele necunoscute, se pare că acestea acționează sub imperiul unei legitime curiozități, ripostînd violent, paradoxal – nu la rafale trase cu tunurile de bord, nu la rachete aer-aer lansate asupra lor, ci la factori care pentru piloții noștri nu au nici o semnificație deosebită – petalelor stațiilor radar, farurile avioanelor aprinse în zbor.

Semnificativ însă este interesul pe care OZN-urile îl manifestă pentru avioanele noastre, începînd doar din anii '42-'43 – anii de mijloc ai celui de-al doilea război mondial, perioadă în care aviația a devenit, din armă auxiliară, una din principalele forțe de izbire ale tuturor armatelor beligerante. Această reconsiderare a rolului aviației impusese fabricarea aparatelor de zbor conform tehnologiilor de vîrf, și echiparea acestora cu tot ceea ce știința acelor ani avea mai avansat; cu ultimele descoperiri în domeniul care pe atunci constituia premieră, dar astăzi se integrează firesc în totalitatea sistemelor de bord dispuse pe orice avion militar – electronica. Cred că, într-adevăr, OZN-urile au început să manifeste față de aeronavele noastre mai mult decît o curiozitate amuzată, exact din acea perioadă în care avionul de luptă a devenit efectiv un concentrat al ultimelor realizări în domenii de vîrf. De fapt, n-am întîlnit nici o relatare asupra întîlnirii dintre avioanele

noastre și OZN-uri înainte de 1942. Se pare că pentru echipajele venite din alte lumi, Boeing P-26, IAR 14,15, IAR 39, Potez 15, I-15, I-16, TB-3-urile, primele variante de B-17, Hurricane, Spitfire, Messerschmitt, P-47 Thunderbolt, nici nu prea erau avioane. Erau așa, ceva-uri care zburau, fără să prezinte cine știe ce interes.

Au început să prezinte interes exact din momentul în care au devenit, practic, platforme zburătoare pentru echipament electronic divers: radiolocatoare de bord, stații IFF, aparatură de navigație radioelectronică, sisteme electronice pentru dirijare. Din momentul în care au început să reflecte activ sau pasiv, și mai ales să emită, semnale pe tot felul de frecvențe și lungimi de undă.

Atunci au apărut OZN-urile.

Unul din primele rapoarte de observație OZN aparține comandorului Roman Sobinski – pilot polonez care lupta în cadrul RAF – este datat 25 martie 1942, și relatează întîlnirea cu o navă aeriană necunoscută, după executarea unei misiuni strategice de bombardament pe timp de noapte, asupra orașului german Essen. Zburînd pe drum de întoarcere la 5000 de metri înălțime, mitraliorul din turela de coadă raportează despre apariția unui aparat care „nu pare să fie avion, are o formă nedefinită și este luminos!" Comandorul a reacționat prompt: „m-am gîndit că este vreo nouă drăcie nemțească și am ordonat mitraliorilor să deschidă focul".

Un bombardier strategic RAF avea între 32 și 16 mitraliere: cel puțin 10 din acestea puteau trage asupra „drăciilor nemțești" aflate în emisfera din spate. Ajun-

să la aproximativ 150 de metri de avion, strălucitoarea navă portocalie a primit în plin rafalele proiectilelor de 12,7 mm. Fără să pară foarte stingherită de stăruința mitraliorilor din RAF, a zburat un sfert de oră în formație cu bombardierul strategic.

Cu 11 zile înainte, piloții din neștiut făcuseră un zbor de documentare și în tabăra Axei; în după-amiaza zilei de 14 martie (lucrurile se leagă totuși în modul cel mai neprevăzut: azi e 14 martie, dar 1985. Și nu e încă seară. Dar văd pe geam hangare care, este drept, nu sînt cele ale centrului de la Barak, și văd linia de avioane, MiG-uri 21, nu Messerschmitt 109 G. Și geamul tremură, vibrează sticla în ramă de zgomotul unui motor încercat la cale) – deci la 14 martie 1942, căpitanul Fischer decolează la bordul unui Messer 109 G, una din cele mai perfecționate variante ale cunoscutului aparat german, în urmărirea unei ținte aeriene semnalată de stația radar a bazei. Dirijat prin radio, prinde ținta la 5500 metri înălțime. „Nava străină părea metalică și avea forma unui fuselaj de avion, lung de aproximativ 100 de metri și cu diametrul cam de 15 metri; la extremitatea anterioară se observau un fel de antene. Nu avea aripi sau motoare exterioare vizibile, și zbura perfect orizontal. Am urmărit-o cîteva minute, după care... a luat o poziție verticală si a dispărut brusc în înălțimi"

Precizia sintetică a descrierii si estimarea dimensiunilor nu surprinde; era epoca în care supraviețuirea pilotului de vînătoare depindea exact de identificarea precisă a tipului de avion atacat și de calcularea rapidă a corecțiilor de tragere funcție de dimensiunile acestuia, unghiul de prezentare și distanța de deschidere a

focului. Fiindcă una din legile piloților de luptă era: trage cînd ținta îți umple colimatorul, e de crezut că pilotul din Luftwaffe s-a apropiat suficient de intrus, ca să observe tot ce era de observat din exterior. Asta, fiindcă a fost lăsat să se apropie.

Zburînd pentru executarea misiunii de bombardament pe timp de zi asupra fabricii de rulmenți Shweinfurt, maiorul englez R.T.Holmes din RAF observă apariția unui grup de obiecte discoidale strălucitoare, care au traversat grăbite formația de bombardiere B-17 fără să fie impresionate nici de focul armamentului de bord al acestora, nici de tirul antiaerienei germane, teribilul „flack". Dacă ținem cont că un Boeing B-17 Flying Fortress era înarmat cu 13 mitraliere de 12,7 mm, și că formația traversată de discurile acelea avînd diametrul cam cît anvergura unui B-17 – treizeci metri – număra șaptezeci de bombardiere, performanța începe să devină interesantă. Mai ales cînd adăugăm și aportul, deloc neînsemnat, al flackului german – tunuri de calibru mic, mijlociu și vestitele piese de artilerie a.a. de 88 mm, cu țeava lungă.

După terminarea războiului, numărul întîlnirilor dintre aparatele noastre de zbor și OZN-uri a crescut simțitor. La 24 iunie 1947, Kenneth Arnold observă o formație de 9-10 obiecte discoidale aflate în zbor deasupra muntelui Rainer, statul Washington; data ar trebui să marcheze festiv începutul perioadei de glorie a OZN-urilor, și eventual sărbătorită la 5 sau 10 ani, pentru că această întîlnire, descrisă pe larg și comentată pînă la delirul amănuntelor de cel care a trăit-o în colaborare cu prozatorul Ray Palmer, aduce la cunoștință publicului larg existența „farfuriilor zbură-

toare". Trecem lejer peste o grămadă de zile care ar trebui sărbătorite de întreaga umanitate – ziua Inventării Roții, ziua Aprinderii Primului Foc, a Domesticirii Primului Cîine, Ziua Primei Recolte de Grîu, a Modelării Primului Vas de Lut, a Scrierii Primului Cuvînt; nu cunoaștem datele săvîrșirii acestor evenimente cruciale, ar trebui să le inventăm măcar, și poate chiar o să le inventăm pînă la urmă. Dar cunoaștem alte date, a Zborului Primului Avion, a Primei Fotografii, ziua Aprinderii Primului Bec Electric, a Primei Transmisii Telegrafice fără Fir – și tot nu ținem cont de ele. Rîdem, așa cum am rîs de nenumărate ori și rîsul s-a întors împotriva noastră sau nici măcar – a rămas suspendat undeva deasupra, neliniștitor.

Ce chestie, cum să cadă pietre din cer ?!

Deci, la 24 iunie 1947, Kenneth Arnold vede o formație de 9-10 discuri strălucitoare zburînd deasupra muntelui Rainer. Patru zile mai tîrziu, un pilot de vînătoare aflat la bordul unui P-51 Mustang se trezește încadrat de 5-6 obiecte circulare, care zboară cîteva minute în formație strînsă cu el, după care degajează și dispar „cu viteză uluitoare".

La 7 ianuarie 1943, ora 13.15, piloții de la AFB Godman, Louisville, sînt alertați datorită observării în zonă a unui aparat de zbor în formă de disc, cu diametrul estimat la 80-90 metri. La ora 13.19, aterizează o patrulă de avioane de vînătoare P-51, iar căpitanul USAF Thomas Mantell, comandantul patrulei, primește ordin să decoleze imediat în urmărirea OZN-ului.

P-51 a fost unul din cele mai reușite avioane care au zburat pe cerul celui de-al doilea război mondial.

Proiectat și realizat de firma North American Aviation, era un aparat de vînătoare monoloc, mono plan, cu rază mare de acțiune, echipat (în varianta P-51H) cu un motor clasic V-1650-9 de 2218 C.P., cu compresor. North-American, P-51H „Mustang", care a rămas în serviciu ca avion de sprijin tactic pînă în 1960, era înarmat cu 6 mitraliere de 12,7 mm și zece proiectile reactive nedirijate de 25 cm. Dacă s-a impus profesioniștilor prin performanțele sale, necunoscătorii l-au admirat pentru forma „ideal" aerodinamică, și finețea liniilor zvelte, prelungi; a fost ceea ce se cheamă „un aparat pe care te poți bizui".

Trei P-51 Mustang au decolat sub comanda căpitanului Mantell, pentru „a intercepta și a studia" aparatul de zbor necunoscut; dirijați prin radio, după 3,5 minute de la decolare piloții au raportat că văd OZN-uI și zboară în urcare spre el.

Dacă Mustang ajungea în 12 minute pînă la 10000 metri, înseamnă că la 3,5 minute de la decolare avioanele erau la 4000-4200 metri, și urcau în continuare spre ținta lor, a cărei înălțime o estimau la 6500-6700 metri. De fapt, a urcat numai căpitanul Mantell – celelalte două aparate au renunțat la urmărire.

Aici intervine ceva.

Se amintește despre accidentul căpitanului Mantell, punîndu-l pe seama influențelor efectelor termice generate de OZN asupra aparatului si pilotului: sau datorat opririi motorului V-1650-9, intrat în zona de influentă a cîmpului (electromagnetic) apărut pe timpul funcționării instalației de forță a navei din necunoscut. Analiza mai atentă a contextului – date noi aflate despre producerea acestui accident – indică, cu probabilitate

mult mai mare altă cauză posibilă, fără nici o legătură cu farfuria zburătoare: *instalațiile de oxigen ale celor trei avioane USAF nu erau în stare de funcționare*.

Folosirea măștii de oxigen este obligatorie la înălțimi peste 3000 de metri pentru avioane cu cabina nepresurizată, și 4000 metri la cele cu cabină ermetică; renunțînd la urmărirea OZN-ului cînd au văzut că acesta se află mai sus decît eșalonul la care puteau zbura în siguranță, coechipierii căpitanului Mantell n-au făcut altceva decît să aplice regula elementară privitoare la caracterul preventiv al securității zborului.

Căpitanul Mantell însă a continuat să urce dincolo de cei 4000 de metri, limita biologică. Dacă pentru un alpinist care urcă pe picioarele lui, acomodarea treptată permite respirația în condiții relativ normale și la 6-7000 de metri înălțime – s-a escaladat Everestul (8834 m) fără nici un fel de aparat de respirat, R. Messner, dar Messner este oricum un fel de miracol, mă rog – pentru pilotul urcînd cu 20 m/s acomodarea nu mai este posibilă, peste 4000 de metri apărînd – mai devreme sau mai tîrziu – instalarea stării de hipoxie, cu toate consecințele sale. Pierderea cunoștinței datorită cantității mici de oxigen are loc, de regulă, brusc, fără nici un simptom alarmant anterior. Am uitat odată să cobor vizorul măștii etanșe G.Ș., interceptam la 13000 m, am văzut ținta, viram după ea, atunci am simțit transpirația rece, lipicioasă, am ridicat mașinal mîna de pe maneta de gaze să-mi șterg fruntea *știind* că mîna va întîlni vizorul curbat de plexiglax, nu l-a întîlnit, palma mea, rece, pe fruntea umedă. Atunci mi-am dat seama, am coborît vizorul, am trecut oxigenul pe „avarie", continuam virajul inspirînd adînc, n-am ratat inter-

ceptarea aceea care putea fi, atît de simplu, ultima. Nu cred că ar fi rămas mare lucru din avionul meu, cazînd de la 13000 metri, și încă, cu forțajul cuplat. Nu cred că ancheta ar fi putut stabili, din ceea ce rămînea totuși, cauza reală a accidentului. Cred că s-ar fi atribuit o cauză tehnică, sau ceva legat de pilotaj. Sau ar fi notat acolo: neelucidat. Cred că asta a pățit căpitanul aviator Mantell, urcînd spre OZN-ul aflat la 6700 de metri cu Mustangul său fără instalație de oxigen – hipoxie – , pe urmă și-a pierdut cunoștința și avionul a căzut. Uneori piloții se trezesc în această prăbușire și au timp să redreseze avionul. Alteori, nu.

La ora 16.00, AFB Godman anunța prăbușirea avionului și moartea pilotului.

Cazul celor două avioane de vînătoare, relatat la începutul capitolului, are un precedent: la 23 noiembrie 1953, un avion cu reacție F-89 „Scorpion" de la AFB Kinross, Michingan, a fost decolat să intercepteze un OZN. Pilotul avionului era lt. Felix Monda, și operatorul radar – lt. Robert Wilson; echipajul a fost dirijat de la sol pînă cînd a raportat că vede ținta pe ecranul radarului de bord; aproape imediat după aceea, pilotul transmite că vede „obiectul acela uriaș" și cu ochiul liber. Navigatorii-operatori de la sol, care urmăreau interceptarea pe ecranele lor, au văzut semnul radar al aparatului „Scorpion" contopindu-se cu „obiectul acela uriaș" care a dispărut în mare viteză; nu s-a mai aflat nimic, nici despre avionul F-89, nici despre cei doi locotenenți.

Nici aeronavele civile nu sînt neglijate de , OZN-uri – la 6 octombrie 1952, piloții avionului DG-4 aparținînd companiei Air France, care efectua cursa Lon-

dra-Orly-Nisa, au întîlnit deasupra Dragnignan-ului un obiect luminos, avînd formă de „ou alungit". Acesta zbura pe o „traiectorie riguros orizontală, cu viteză foarte mare, și era luminat cu o lumina gălbuie... L-am urmărit timp de 30 de secunde... lăsa pe o distanță reprezentînd de 20-25 de ori propria sa lungime, o dîră albă, ușor albăstruie..."

Pilotul de linie român B. Gabrian, aflat în zbor cu o aeronavă IL-18 aparținînd companiei TAROM, a întîlnit și el un OZN oval. „Zburam la 7600 metri altitudine cînd... la numai un kilometru în dreapta noastră, cu circa 300 metri deasupra plafonului de zbor al aeronavei, am observat un obiect ovoidal care se deplasa în direcție opusă cu mare viteză, împrăștiind o extrem de puternică lumină verzuie."

Întrebat, aeroportul din Viena îi informează că pe o rază de 400 kilometri în jurul IL-ului 18 nu există nici o altă aeronavă cunoscută; iar aeroportul din Budapesta îi informează că, la 2,5 minute după întîlnirea avionului TAROM cu oul de lumină verde, un avion aparținînd companiei MALEV a raportat observarea unui aparat de zbor similar; ținînd seama de distanța dintre cele două aeronave de transport și intervalul de timp stabilit între observații, viteza OZN-ului Oval a fost estimat la 12-14000 km/oră.

În timpul unui zbor de noapte efectuat la 13 octombrie 1972 de către cpt. Lawrence Coyne la comenzile elicopterului său Bell Huey-UH-1, o stranie lumină roșie s-a năpustit asupra aeronavei terestre; vrînd să evite un abordaj ce părea inevitabil, pilotul a coborît rapid pînă la 450 de metri, lăsînd să treacă pe deasupra – acum se vedea limpede – „obiectul acela,

care părea tare grăbit", însă „obiectul acela" s-a oprit brusc deasupra elicopterului; era atît de aproape, încît a fost observat în amănunt: avea forma unui cilindru gros, metalic, de culoare gri. Partea frontala emitea o lumină roșie care se mișca așa cum se mișcă un fascicul de proiector; la partea posterioară exista o lumină similară, verde. În partea superioară a navei cilindrice echipajul elicopterului a remarcat un dom, ca o cabină de avion; lungimea OZN-ului a fost estimată la 16-18 metri. Ca și nava cilindrică observată cu 3 decenii înainte de alt căpitan la comenzile aparatului său de zburat, nici aceasta nu avea aripi, motoare exterioare, hublouri; și, cu toate că zbura foarte aproape deasupra elicopterului UH-1, nu se simțea nici o influență, aerodinamică sau de altă natură, a acestei apropieri.

Încercînd să ia legătura radio cu solul, cpt. Goyne constată (bineînțeles) că emisia nu îi funcționează.

După ce a însoțit elicopterul 10-12 secunde în formație strînsă, OZN-ul cilindric a accelerat brusc, dispărînd în noapte. Reacția pilotului după plecarea neașteptatului coechipier a fost cea firească – și-a privit tabloul de bord, pentru a corecta eventualele abateri și a repune aeronava în linie de zbor: giroorizontul, viteza, altimetrul, busola.

Altimetrul.

Căpitanul Goyne a coborît la 450 metri, pentru a evita coliziunea cu „obiectul acela" și a zburat cele 10-12 secunde aproximativ la orizontală, atent să nu atingă cilindrul suspendat deasupra rotorului său. Cînd un pilot privește în sus, de regulă trage ușor de manșă, și avionul, elicopterul, urcă. Da, dar sus era OZN-ul. Atunci tendința era, cu tot privitul în sus, să împingă

de manșă, pentru a coborî – dar jos, sub 450 de metri de întuneric, era pămîntul, cu tot ce presupune noțiunea: case, coșuri înalte, antene, dealuri oricînd posibile noaptea – deci cpt. Coyne era instinctiv atent la a nu împinge manșa. Putem aprecia deci, fără să greșim prea mult, că UH-1 a rămas aproximativ la înălțimea înregistrată de pilot cînd și-a citit ultima oara altimetrul: 450 metri.

Acum, după 10-12 secunde, indica 1150 metri.

Iar radioaltimetrul indica și el 1150 metri.

Și din cum se vedea solul luminile de pe sol, erau într-adevăr la 1150 metri.

Viteza verticală a unui elicopter de clasa lui Bell AH-1 Hueycobra este de 15-20 metri pe secundă, la înălțime mică. În nici un caz, 70 metri pe secundă.

Ce instalație de forță putea folosi cilindrul zburător ? Care era natura cîmpului energetic emis de funcționarea acestei instalații, capabil să ridice în zece secunde, cu șapte sute de metri, un aparat care și gol cîntărește în jur de 5 tone ? Cu atît mai mult, cu cît în acest caz nu s-au manifestat obișnuitele efecte secundare: creșterea temperaturii, perturbări în funcționarea motorului de elicopter, dereglarea aparatelor de bord.

E drept, nu a funcționat radioul, dar a început să pară normal. Normală e și atitudinea OZN-urilor față de avioanele noastre; vreau să spun, cred că înțeleg ce gîndesc colegii mei de pilotaj aflați la comenzile acelor aparate net superioare în toate privințele. E ca atunci cînd zbor cu MiG-ul meu și întîlnesc un avion de prăfuit sau un gigant greoi de pasageri. Cînd eram în școala militară și zburam pe IAK-18, care oricum nu era mare lucru, motor slab, aripi din pînză, pe aero-

dromul nostru a aterizat un PO-2. M-am dus lîngă el și am început să rîd: erau acolo aripi groase legate între ele cu sîrmă, cablurile comenzilor întinse pe lîngă fuselaj, trenul neescamotabil cu roți caraghioase, elicea efectiv butucănoasă, cu pas fix. Eram nedrept, dar asta am știut-o abia mai tîrziu; PO-2 era un avion cinstit, și era încî un avion nostalgic, care făcuse o grămadă de isprăvi cu care puține avioane se pot lăuda; dar atunci nu eram dispus să iau în considerație tot felul de criterii pline de bun-simț. Atunci eram doar foarte mîndru de aparatul pe care zburam, net superior lui PO-2, și cam asta se întîmplă cu piloții de vînătoare cînd sînt în cer și întîlnosc tot felul de avioane *cinstite*, dar incapabile de performanțele aparatului manevrabil, elegant, rapid, inteligent în măsura în care metalul e inteligent – avionul de vînătoare. Cam așa cred că se întîmplă lucrurile și cu piloții din neștiut, cînd întîlnesc avioanele noastre. Sînt foarte siguri pe ei în aparatele lor și nu riscăm mare lucru întîlnindu-i, cu condiția să nu facem tot felul de lucruri pe care ei le consideră agresiune și pe care nici măcar nu le cunoaștem.

În orice caz, e remarcabil că au adoptat sistemul nostru de semnalizare a prezenței aeronavelor în zbor pe timp de noapte, folosind pentru discurile, sferele, cilindrii lor fără aripi, aceleași lumini verzi, roșii, albe – chiar dacă puse absolut aiurea.

Poate ei consideră că noi ne-am pus aiurea luminile de poziție. În orice caz, indiferent ce cred despre aeronavele noastre, nu se sfiesc să le imite mimetic forma, atunci cînd acest mimetism corespunde unor scopuri care, pentru mine cel puțin, rămîn nelămurite. Cred însă că dacă am ști *de ce*, si mai ales *cum* fac asta, am ști

foarte multe lucruri despre OZN-uri.

Aproape totul.

Am știi, în primul rînd, dacă există.

Nu este vorba numai de construirea unor OZN-uri care să copieze, mai mult sau mai puțin exact, siluetele familiare ale aparatelor terestre. Ci de transformarea, sub ochii unor martori cel puțin uluiți, a unor OZN-uri tipice, în... avioane obișnuite, avioane de-ale noastre, care zboară apoi pe cerul planetei fără să stîrnească panică, suspiciuni, fără să ridice semne de întrebare.

La 19 iunie 1959, deasupra localității Clitheroe, Marea Britanie, a fost observat uni avion cu reacție, suspendat deasupra unui OZN tipic, discoidal. În 1959 nu exista nici un avion capabil de asemenea performanță, cu reacție sau clasic. În 1985 avem două aparate care, eventual, ar putea sta suspendate la punct fix – Herrier-ul englezesc și sovieticul IAK-36 – dar nu cred că ar face asta exact deasupra unui OZN discoidal. Doar dacă OZN-ul de la 19 iunie nu acționa în același mod cu aparatul cilindric care a săltat elicopterul Bell UH-1 Hueycobra cu 700 metri în numai 10 secunde dar n-am întîlnit în literatura de specialitate nici o referire la un asemenea caz. Rămîne ipoteza că martorii au observat bizarul tandem, după apariția „avionului" ca rezultat direct al acțiunii OZN-ului.

Deasupra localității Winchester, a fost observat la 27 octombrie 1967, un OZN „în formă de ciupercă", urmărit de avioane cu reacție; dar RAF au declarat că în ziua aceea nici un avion cu reacție nu a decolat în urmărirea vreunui obiect zburător neidentificat. De asemenea, nici o companie aeriană nu a declarat că i-ar aparține avionul ciudat, cu fuselaj foarte lung, care a

survolat neprogramat, la mică altitudine, aeroportul Carlos de Bariloche din apropierea orașului Bahia Blanca, Argentina.

Legătura certă între aceste aeronave neidentificate și OZN-uri s-a putut face la 3 septembrie 1975, cînd numeroși martori din Tijunga, 15 mile NE de Los Angeles, SUA, au observat două „elicoptere" stranii apărute lîngă un aparat de zbor care *își schimba forma* – din sferic în rombic, din rombic în dreptunghiular, ca să se oprească în cele din urmă la discul cu dom central, care ne-a devenit aproape familiar.

Să fie reală ipoteza procesului de disociere-reproiectare ? Nu în alt spațiu, timp, altă lume – ci simplu, în altă formă, după criterii pe care n-avem cum să le cunoaștem ? Ce semnifică aceste transformări ? Oare farfuria aceea cu dom central își căuta forma de elicopter, fără să reușească reproiectarea propriei substanțe în tiparul dorit ? Sau OZN-urile sînt într-adevăr simple proiecții proiecții stranii, la scară planetară, interferențe neștiute ale unor gînduri, idei, plecate totuși de pe Pămîntul nostru ? Ar fi aproape o eliberare, dar ce se întîmplă nu confirmă această ipoteză, proiecțiile nu ciocnesc avioanele în zbor, cum s-a întîmplat cu acel „Cornet" britanic prăbușit spre sfîrșitul anilor '50, cu acel avion japonez care s-a întors greu la bază avînd ampenajul lovit în urma impactului cu un disc zburător; nu ard iarba, nu lasă urme cît se poate de materiale pe suprafața solului nostru; nu răpesc oameni, nu trag după ele în neant avioane, nu degajă imense cantități de energie atunci cînd piloții de vînătoare cuplează sistemul I.F.F.

Cred că gîndurile noastre, chiar adunate haotic, ar

da o rezultantă în care ne-am putea recunoaște. Ceva cu case albe, rîuri limpezi, pajiști verzi, cîini aurii alergînd pe pajiștile acelea verzi. Ceva cu petrol, avioane, luna-park, videocasetofoane, blonde subțiri conducînd mașini tout-terrain cu roți groase prin păduri dese de stejari și brazi bătrîni. Ceva, așa, cu valuri albastre, cu foarte mult soare și multă liniște, în noi și în jurul nostru.

Ceva despre care să putem spune: „ce bine ar fi dacă..."

19. De ce, tăcere?

Una din întrebările auzite foarte des atunci cînd se discută despre OZN-uri este: de ce nu încearcă să ia legătura cu noi, tipii ăştia care vin pe Pămînt în farfuriile lor zburătoare ? După ce problema e răsucită pe toate părţile şi interpretată în cele mai diferite moduri, se întreabă: de ce nu spun nimic *ai noştri* ? Pentru ce nu se comunică toate aceste cazuri de apariţii, aterizări, luări de contact, decît aleator, în cărţi şi articole cu iz de ştiinţă popularizată ?

De ce, tăcere ?

De ce tac *ai noştri*, de ce tot ce ţine de fenomenul OZN este etichetat „strict secret" între specialişti şi bagatelizat în faţa publicului – este relativ uşor de înţeles. Cei care posedă, studiază şi înţeleg creaţii tehnice ale unor civilizaţii avansate, progresează mult mai uşor pe drumul cunoaşterii; însă, cum toată lumea vrea să progreseze mai uşor pe drumul cunoaşterii, ceea ce nu se poate – unde am ajunge, dacă toţi am fi la fel de puternici ? – e preferabil ca ceea ce ne face puternici, inclusiv anumite cunoştinţe despre OZN-uri, să fie manipulate, folosite, împărtăşite, cît mai discret. Cu cît mai puţini vor şti mai puţin, cu atît mai bine. Cu cît lucrurile ştiute de cei mulţi sînt mai confuze, mai diluate, denigrate, luate de rîs – iarăşi cu atît mai bine. De aceea USAF a instituit un monopol fără rost, de-a dreptul periculos pentru progresul omului, asupra feno-

menului OZN, acționînd în ambele direcții – aceea a păstrării și studierii sub indicativul „top secret" a unui număr de epave (și nu numai) de nave venite din necunoscut, și a încercărilor repetate de ridiculizare – prin „Raportul Condon", de exemplu – a celor care studiază OZN-urile în afara „instituției".

Așa devin incredibile cele mai posibile lucruri.

Mai țineți minte genericul filmului „Hangar 18" ? Acolo unde, într-un colț de ecran, realizatorii specificau că pelicula a fost turnată pe baza unor fapte petrecute în realitate ?

În cartea sa „Străinii din ceruri" Brad Steiger relatează, dacă nu chiar acea întîmplare, atunci una cel puțin foarte, foarte asemănătoare.

„Dacă există vreo zonă în lume unde se observă foarte multe OZN-uri... aceasta este, fără discuție, White Sands Proving Grounds, New Mexico..." Cei care confirmă sau nu aceste observații, sînt militarii. La urma urmelor, ar fi teribil de deranjant, dacă nu chiar înspăimîntător, să admiți că aeronave neconvenționale au pătruns prin atît de complexul și costisitorul sistem de apărare a spațiului aerian, astfel încît să se raporteze că au aterizat în apropierea uneia din cele mai bine dotate baze aeriene militare.

Și se cunoaște, încă din 1950, că OZN-urile pot bruia frecvențele radio ale avioanelor și transmisiile de televiziune. Partea deranjantă a acestei situații este că OZN-urile au demonstrat că știu atîtea despre regulile de zbor (în spațiul aerian controlat) încît ele pot simula răspunsurile corecte de recunoaștere în cod FAA (I.F.F.).

La 30 aprilie 1964, mijloacele de informare publică

locale au aflat zvonul că un OZN ar fi fost capturat la sol și dus la AFB Holloman unde e păstrat într-un hangar, sub pază puternică.

Neobosita investigatoare OZN Coral Lorenzen, autoarea cărții *Marea farsă a farfuriilor zburătoare*, și director internațional al APRO (Aerial Phenomena Research Organization) l-a solicitat imediat pe Terry Clarke de la studioul de radio KALG, Alamogordo, nouă mile est de Holloamn. Clarke i-a spus doamnei Lorenzen că sursele sale de informații au putut intra pe recepția (pe frecvență militară) comunicărilor radio făcute în zona aceea și le-au imprimat pe o casetă. Esențialul acelei înregistrări a fost publicat de investigatorul Lorenzen în octombrie 1964, în publicația „Fate":

Operatorul radio de la Centrul de control al Holloman AFB... a auzit deodată aceste cuvinte electrizante: „văd un OZN !" Era joi, 30 aprilie 1964. Un B-57 izolat executa un zbor de rutină în zona Stallion Site, cîteva mile est de San-Antonio, New Mexico, în partea de nord...

Controlorul (de zbor) a întrebat apoi: „cu ce seamănă ?"

Pilotul de pe B-57 a răspuns: „are forma unui ou și este alb".

Cîteva minute mai tîrziu, după ce bombardierul cu reacție a virat și s-a întors deasupra zonei în care observase OZN-ul prima oară, pilotul a chemat Centrul de control și a raportat: „Se află pe sol !" Apoi, conform informațiilor lui Terry Clarke, echipe de fotoreporteri au fost solicitate să fie pregătite, chiar înaintea opririi comunicărilor radio, datorită punerii în

mișcare a „mecanismului oficial de securitate".

Datorită măsurilor severe de securitate, d-na Lorenzen a fost incapabilă să afle, pentru liniștea ei interioară, nici dacă nu cumva pilotul fusese, după standardele Air Force, victima unei „iluzii optice", nici dacă USAF deține într-adevăr o farfurie zburătoare într-un hangar de la Holloman. Toate cercetările au servit numai la dezvăluirea unei alte întîmplări cu un OZN aflat la sol, descoperit de o santinelă care își făcea rondul de noapte. Cînd soldatul complet năucit s-a întors la corpul de gardă, în conformitate cu cele spuse de informatorul doamnei Lorenzen, i s-au dat sedative și a fost internat în spital.

Revista „Săptămîna" publica, acum cîțiva ani, serialul *Zidul tăcerii*, care cuprindea, printre altele, traduceri din presa și literatura de specialitate americană, referitoare la fenomenul OZN.

Cu titlul *Scrisori din... neant*, serialul reproduce și impresiile d-lui Gerald Light din Los Angeles, comunicate la 16 aprilie 1954 d-lui Meade Layne, San Diego, California. Nu știu cine sînt acești domni și în ce calitate a vizitat Gerald Light, AFB Edwards – California, baza care mai tîrziu a jucat un rol important în îndeplinirea programului NASA legat de experimentarea și darea în exploatare a celui mai eficient vehicul cosmic folosit pînă acum – naveta spațială. În orice caz, dacă ce scrie dl. Light este măcar pe jumătate adevărat, devine foarte limpede de ce USAF preferă tăcerea.

„Tocmai m-am întors din Murocs (Edwards AFB, California)" – scrie dl. Light. „Raportul este adevărat – înspăimîntător de adevărat. Am călătorit împreună cu

Franklin Allen de la Hearst Papers, cu Edwin Nourse de la Brookings Institute (consilier financiar al președintelui Truman) și cu Bishop McIntyre, de la L.A. Cînd ni s-a permis să intrăm în zona închisă... am avut sentimentul precis că lumea s-a sfîrșit. Niciodată n-am văzut atîtea ființe umane într-o stare de completă confuzie, de parcă și-ar fi dat seama că lumea lor s-ar fi sfîrșit, într-adevăr, definitiv. Realitatea navelor spațiale „străine" poate fi scoasă din domeniul speculațiilor; ele devin o parte dureroasă a conștiinței oricărui om de știință responsabil...

În timpul vizitei mele de două zile, am văzut 5 tipuri distincte de nave spațiale, care erau studiate si mînuite de oficialii noștri de la Air Force, cu ajutorul și permisiunea Eterienilor (?). N-am cuvinte să exprim ce am simțit. În sfîrșit, s-a întîmplat. Acum este o problemă de istorie ! Niciodată nu voi uita aceste 43 de ore de la Muroc !"

„Nici noi nu vom uita niciodată scrisoarea dumneavoastră, domnule Light". Prudenți și responsabili, autorii serialului adaugă cu litere groase: „Nu cunoaștem alte date în legătură cu această relatare..." Păcat, dar relatarea în sine, și fără alte date, este într-adevăr impresionantă. Și, conform obiceiului, naște întrebări. Mai ales că de la publicarea acestor date s-au scurs 31 de ani, timp în care pare aproape imposibil să ascunzi date, aparate, oameni... Ce-a fost mai departe? Cum au evoluat relațiile noastre cu „Eterienii" ? În ce fel a fost influențat programul spațial american de cunoștințele eterienilor și de cele cinci tipuri distincte de nave cosmice ?

Primul satelit artificial terestru a fost plasat pe

orbită în 1957, și nu de către americani, ci de către sovietici. Și mai sînt în această scrisoare, unul din puținele înscrisuri care afirmă deschis: există, sînt aici ! – mai sînt lucruri greu de înțeles, acel sentiment de confuzie, „de parcă și-ar fi dat seama că lumea lor s-a sfîrșit într-adevăr definitiv..." De ce să se sfîrșească ? Și încă atît de definitiv ? Oare, contactul dintre două lumi presupune într-adevăr, într-un fel sau altul, dispariția uneia dintre ele ? Sau șocul, impactul cu o lume străină ale cărei fundamente raționale sînt altele – altele în mod atît de nebănuit, încît nici nu putem estima ce cuprinde acest altceva – impactul este așa puternic, încît dă senzația sfîrșitului de lume ? Un numitor comun exista, de vreme ce navele străine erau studiate „cu ajutorul și permisiunea Eterienilor".

„În sfîrșit, s-a întîmplat. Acum este o problemă de istorie !"

Au trecut 31 de ani de cînd dl. Light a scris aceste rînduri, dar nu s-a făcut mai multă lumină în *problemă*.

*

Reversul medaliei este de ce tac *ei*, de ce, în afara scrisorii lui Light Gerald și a relatării de întîlniri sporadice între piloți de OZN-uri și oameni de pe Pămînt, atitudinea net dominantă este totuși tăcerea. Lipsa unor intenții măcar, de contact cu ceea ce reprezentăm, lumea noastră de pe Pămînt. Pentru că, așa cum sîntem, am făcut totuși ceva, nu ? Am plecat de la pietre cioplite cu alte pietre, am trecut prin bronz, fier, sclavi, armuri, i-am avut pe da Vinci, Michelangelo, Bach, am descoperit lumile ce alcătuiesc omenirea

noastră, ne-am ridicat în aer cu avioane din pînză albă și sîrmă, ne-am bătut de două ori toți împotriva tuturor, am ajuns să construim centrale atomice și să pășim, timid și cu probleme, în Cosmos. Mediocri, formidabili sau rușinea planetelor din Univers, meritäm măcar vin cnvînt, bun sau rău, din partea celor care, aparent măcar, sînt mai grozavi decît noi.

Dar se tace, se tace consecvent; de ce ?

Contactul, mai bine zis momentul prim de contact între două civilizații, reprezinte în sine prin complexitatea, neprevăzutul și ineditul situațiilor, o problemă la fel de pasionantă ca întregul fenomen OZN. Complex, neprevăzut și inedit – pentru noi, cei care ne facem probleme. Noi, care privim cum apar, se aprop;e, aterizează ciudatele nave din care coboară piloți în costume argintii strînse pe corp, cu sau fără coifuri străvezii pe cap. Noi, care nu putem împiedica apropierea și aterizarea acelor nave nici cu tunurile, nici cu rachetele, nici cu avioanele noastre de vînătoare. Care tragem cu pistoale și cu arme automate în piloții ieșiți din navele acelea, fără să îi zgîriem măcar. Noi, care privim mirați, uluiți, speriați, navele acelea care nu not fi oprite de nimic. Noi, care vrem și nu reușim să înțelegem ce întîmplă *în casa noastră*.

Noi, cei de pe Pămînt.

Cred că e firesc să ne facem probleme.

Să punem tot felul de întrebări.

Cei care nu își fac probleme și nu pun întrebări sînt exact colegii din neștiut. Cei care vin fără să ceară voie, fără să se recomande și fără să ia prea mult în seamă gloanțele și rachetele noastre antiaeriene cu care ne mîndrim atîta – vin, și aterizează, și descind în casa

noastră nepăsători, fac lucruri de înțeles sau nu pentru noi, pe urmă pleacă din nou cu discurile, sferele lor lustruite și strălucitoare, dracu știe unde – poate pe Lună, un fel de becul din poarta casei – și lasă nepăsători pe seama noastră găsirea răspunsurilor la întrebări grele și pline, pe neașteptate, de înțelesuri majore: Cine sînt ? De unde vin ? De ce vin ? *De ce tac ?*

Ei nici nu par să-și pună întrebări, despre noi.

Poate cunosc totul despre noi.

Sau poate că nu-i interesează nimic despre noi.

Sau poate, în sistemul lor de a fi, întrebările nici nu există.

E nedrept, să ne întrebăm atîtea și ei să nu-și pună nici o întrebare.

Parcă ne-am mai întîlnit undeva cu situația asta.

Atunci cînd purtam zale și pantaloni colanți și săbii cu mîner în formă de cruce la șold, și mergeam pe oceane, și coboram pe țărmuri noi din corăbiile noastre, și cuceream Indiile fără să bănuim că, de fapt, descopeream America.

Corăbii pe care nu le puteau opri nici sulițele, nici pietrele, nici săgețile unor oameni negri sau arămii. Pe urmă debarcam din bărci pe acele țărmuri noi, și pietrele se opreau în zalele noastre fără să ne facă nici un rău. Noi înălțăm cruci, luam în solemnă posesiune pentru majestăți care n-aveau să vadă niciodată acele meleaguri – luam în posesiune pămînturile acelea cu apele, munții, pădurile, animalele din păduri, cu oamenii negri sau arămii care locuiau acolo și priveau fără să înțeleagă ce facem – le luam aurul, femeile, podoabele, îi împușcam cu muschete dacă se împotriveau sau îi împușcam pur și simplu – pe urmă ne urcam din nou

în corăbii și plecam.

Locurile noi, oamenii noi, erau altă lume. O lume care nu ne interesa decît din punctul de vedere al aurului, pietrelor prețioase, blănurilor scumpe care ar fi putut exista acolo; punct de vedere complet de neînțeles pentru locuitorii locurilor noi.

Ei aveau alte criterii.

Nu ne interesau istoria, religia, știința acelor locuitori – așa cum erau ele.

Nu ne simțeam deloc obligați să ne prezentăm, să le explicăm de unde venim, să îi învățăm și pe ei ce știam noi.

Eram tari și nu ne puneam nici un fel de probleme, nici un fel de întrebări.

Cei tari nu întreabă.

Prezint succint istoria descoperirii și luării de contact dintre lumea noastră civilizată și o altă lume, comunitate umană izolată în Pacific, poate cea mai izolată – oamenii de pe Insula Paștelui, sau Rapa Nui, sau Te-pito-no-te-henua, sau Matakiterani, dar care s-ar putea numi, la fel de bine și vom vedea imediat de ce, Insula Sîngelui (vezi bibl. F. Mazière).

În 1722, olandezul Roggewen descoperă insula; debarcarea e marcată festiv prin măcelărirea băștinașilor care asistau, fără să intervină și fără să înțeleagă foarte bine ce sînt pirogile acelea imense cu aripi albe din care au coborît alte pirogi mai mici, din care se dau jos oameni cu fața albă sub coifuri strălucitoare, avînd tot felul de lucruri ciudate atîrnate de umeri și la centură. Jurnalul de bord al expediției olandeze nu consemnează nimic despre istoria, geografia, fauna, populația insulei, viața spirituală, cultura acelei popu-

lații, despre statuile imense, unice în lume, care vegheau cu ochi orbi pământul acela de viață pierdut între ape.

Cei tari nu își pun întrebări.

În 1770 insula este luată în posesie, în numele regelui din Peru; pe înălțimile platoului Poiké au fost înfipte trei cruci.

Nici un cuvînt despre băștinași, cultură, imensele statui aku-aku.

În 1771 și 1772, alte două expediții plecate din Peru cartografiază insula; se pare că de data asta *s-au pus și întrebări*, dar răspunsurile n-au ajuns pînă la noi.

În 1774, căpitanul Cook îmbină armonios cercetarea științifică cu „pedepsirea" băștinașilor. Aflăm că insula este plină de numeroase statui – unele în picioare, altele răsturnate, și că „din cauza lucrurilor furate" de locuitori, britanii au fost nevoiți să folosească, nu o dată, armele.

Expediția franceză din 1786, condusă de La Perouse, lasă pe insulă plante, semințe, capre și păsări. Dar mă îndoiesc că domnul conte de La Perouse s-ar fi simțit obligat să explice indigenilor cine este și de unde vine. Pe ce principiu funcționează corabia lui cu vele, busola care îi arată drumul, pușca cu care poate omorî pescărușii sau otariile. Cu tot iluminismul său, contele La Perouse *privea fără să vadă*; chestie de educație, logică, mentalitate, laptele mamei.

În 1805, căpitanul, schoonerului american „Nancy" capturează prin forță 22 de locuitori pe care, neputîndu-i folosi pentru vînătoarea de foci, îi înecă în plin ocean.

În 1811, echipajul balenierei americane „Pindos"

face exerciții de tir folosind ca ținte femeile pascuane care, după o noapte „petrecută" la bord, înotau spre mal.

Nici marinarii de pe „Nancy", nici cei de pe „Pindos", nu s-au remarcat prin studii etnografice sau arheologice.

În 1862, șase nave peruviene capturează și îmbracă aproape o mie de insulari, folosiți apoi ca sclavi la exploatarea zăcămintelor de guano de pe continent; cei cincisprezece supraviețuitori repatriați aduc variola, care înjumătățește populația rămasă.

La fel s-au întîmplat lucrurile, dar la scară infinit mai mare, în Africa, Asia, America, unde civilizații întregi au fost distruse, popoare exterminate, lumi întregi au dispărut, s-au topit, s-au pulverizat în asemenea măsură, încît ne întrebăm dacă într-adevăr au fost.

Au fost.

Și nicăieri nu s-a făcut schimb de amabilități, nicăieri cei tari nu s-au simțit obligați să explice ceva celor mai slabi decît ei. Nici n-aveau mare lurru de explicat: „Stai să vezi de ce te omor".

Lucrurile se petreceau între locuitorii aceleiași planete; dar veneau în contact lumi atît de diferite, încît nici n-avea importanță că erau născute pe aceeași planetă. Oamenii aceia albi puteau veni foarte bine din Lună, din Marte, Venus sau planetele din jurul stelei Casiopeea, dacă or fi existînd.

Cred că elementele esențiale în contactul dintre două lumi sînt tipurile de civilizație și nivelul atins în dezvoltarea acelor lumi, fiecare mergînd pe calea ei. Știm care era nivelul civilizației europene în jur de 1750; și e greșit să credem că locuitorii de atunci ai

Insulei Paștelui erau doar polinezieni tatuați, care ciopleau cu topoare de obsidian statui uriașe în tuf vulcanic. Nu aveau armuri, corăbii, praf de pușcă, busole, dar polinezienii tatuați fondaseră, sau erau urmașii unei civilizații cu totul aparte, ale cărei resurse materiale și spirituale se îndreptau în direcții atît de inaccesibile europenilor, încît nici azi nu înțelegem esența tezaurului de cunoștințe, transmise ezoteric de la o generație la alta, a acelei lumi chinuite:

„– Locuitorii de pe Jupiter au dirijat armonia plantelor.

– Prima planetă pe care oamenii o vor cunoaște este Venus.

– Corpurile noastre nu pot rezista mai mult de două luni pe alte planete,

– Toate planetele adoră Soarele.

– Puține stele sînt locuite.

– *Printre noi sînt oameni pe care nu-i vedem*.

– Mișcarea și lumina planetei Venus sînt produse de aer.

– Două planete, Marte și Jupiter, nu au electricitate naturală; ele sînt ca și Pămîntul.

– Acolo nu există vînturi.

– *Doar pe pămîntul nostru există oameni de diferite culori*.

– Există un singur Soare și nimeni nu poate trăi acolo.

– Pe Lună trăiesc oameni.

– Există o planetă fără plante, fără sol, formată doar din apă și pietre.

– Formele umane care trăiesc acolo sînt altele și se nasc în apă.

– Insula Paștelui a fost altfel.

– Prima rasă a insulei a locuit în două insule din Polinezia, într-o parte a Asiei și o parte a Africii, unde existau vulcani.

– Paza puterii moarte a Insulei Paștelui a fost încredințată unei insule din Pacific." (vezi bibl., F. Mazière, L. Souček).

Dar asta nu era interesant pentru Roggeween, pentru echipajele de pe „Nancy" și „Pindos" care nici n-au înțeles, nici nu erau dispuse să înțeleagă că distrug rîzînd o lume întreagă, o lume ajunsă poate mai aproape de Adevăr decît ei – distrug rîzînd și pentru totdeauna o lume care nu păcătuia decît prin aceea că era *altfel*, că era altceva.

Și putem fi de-a dreptul fericiți, în acest context, că ei se limitează la raze paralizante, la pete galben-verzui care oricum trec, la înroșirea fețelor noastre de oameni, la răpiri mai mult sau mai puțin sporadice a cîtorva dintre noi. La doborîrea unor avioane care devin sîcîitoare.

Și nu cred că mai este cazul să ne întrebăm de ce nu se grăbesc să ne dezvăluie de unde sosesc. Cum funcționează mașinile lor, armele lor, din ce sînt făcute hainele argintii cu care sînt îmbrăcați. De ce poartă căști etanșe, atunci cînd poartă. Ce vor de la noi, și, în ultimă instanță, cam ce cred ei despre ceea ce sîntem. Mai bine nici nu îi întrebăm cam ce cred ei despre ceea ce sîntem.

Fizicianul francez Jean Pierre Petit, CNRS, Paris, presupune că cei care ne urmăresc de atîta vreme din mașinile de zbor necunoscute refuză o luare de contact și revoluționarea civilizației noastre prin împărtășirea

cunoștințelor ce le dețin, deoarece au observat că tot ce are mai avansat cunoașterea terestră devine, mai mult sau mai puțin rapid, instrument de distrugere.

Sau poate n-au nevoie de nici un fel de contact cu alte lumi. Poate se simt foarte bine singuri, și le sînt suficiente numai concluziile la care ajung ei. Poate în sistemul lor metalogic e suficient să știe că planeta aceea, a treia de la un soare relativ tînăr, e locuită de semeni care transformă totul în arme de distrugere – și gata. Felul lor de a fi, *structural*, nu-i împinge la confesiuni cu noi.

Oare să aibă cu toții aceeași metalogică ? Oare numai sistemul nostru logic să fie – nu opus, măcar diferit de logica comună a întregului sistem de lumi locuite din Galaxie, Univers, a *celorlalte lumi*, oriunde ar fi ele ? Ce ne face să fim atit de diferiți de ceilalți ? De ce logica noastră presupune, pe cît de structural o respinge logica lor, ideea de comunicare între lumi diferite, atunci cînd aceste lumi se întîlnesc ? Ce ne face să fim atît de diferiți de semenii noștri de pe alte planete ? Ce particularități are evoluția noastră, față de alte evoluții ? Față de evoluții ale altor lumi din Galaxie, Univers ? Pentru că, dacă rezultatul procesului evolutiv la scară universală este totuși unic – ființa rațională bipedă, cu două mîini, două picioare și cap pe umeri – , iar noi am ajuns în acea fază, ce interes mai putem prezenta ca obiecte de studiu ? De vreme ce sîntem, *ce am ajuns ca ceilalți ?* Noi toți, albi, negri, galbeni, roșii ? Scunzi sau înalți, cu ochi oblici sau rotunzi, cu nas ascuțit sau cu fața lată ori îngustă ? Păr blond sau negru ? Cu logica noastră sucită și atît de altfel decît a celorlalți, încît sistemul lor de a raționa

devine metalogică pentru noi ?

Exact faptul dialectic – materialist-dialectic – că sîntem albi, negri, galbeni, roșii, scunzi sau înalți.

Exact pentru că avem ochi oblici sau rotunzi, nas ascuțit sau cîrn.

Pentru că avem fața lată sau îngustă etc.

Exact faptul că sîntem atît de diferiți între noi, copiii din a nu știu cîta civilizație a aceleiași planete.

Faptul că „civilizația noastră" este, în realitate, o sumă de civilizații diferite, conviețuind mai mult sau mai puțin armonios.

Faptul că pe fiecare continent există alte rase, concepții, alt mod de dezvoltare, ceea ce generează moduri diferite de gîndire.

Faptul că există mai multe continente.

Asta ne face, se pare, unici în Univers.

Asta face *sistemul nostru* de a fi neînchipuit de diferit în fața *altor sisteme de a fi*.

Nu mai este nimeni ca noi, cu mai multe continente.

De aceea *gîndim altfel*.

Fizicianul Jean-Pierre Petit susține că Pămîntul nostru de excepție e singura planetă a cărei crustă, fragmentată în mai multe plăci tectonice, a format cîteva continente separate de regulă prin oceane. Particularități gleologice, geografice, au condus la particularități nemaiîntîlnite pe alte lumi – în apariția, dezvoltarea, fundamentarea unei civilizații – cu tot ceea ce presupune, firesc, noțiunea. Cu tot ce presupune firesc noțiunea pentru noi, și celorlalți li se pare nefiresc, colegilor mei din neștiut.

Cu ideea intrinsecă a comunicării între locuitorii

aceleiași planete, divizată prin însăși configurația ei în mai multe lumi știute; idee extinsă firesc la legături cu toate lumile cu care venim în contact, fie ele și de pe alte planete, alte galaxii.

Această eterogenitate umană, de neconceput – structural de neconceput de planete cu continent unic, atît de surprinzătoare *acolo* pe cît este de normală pentru noi – are ecouri nebănuite în ceea ce am ajuns, în drumul spre a ajunge acolo unde sîntem, în ce se va întîmpla mai departe.

În formarea felului nostru de a gîndi, a acționa, a exista.

În ceea ce sîntem și avem comun, de la început și pînă la sfîrșit

Faptul că acolo, la ei, în multele „acolo", probabil există un continent unic, un mod unic de apariție, dezvoltare al rasei inteligente, se pare că, la convertirea în eficiență a evoluției pe scară planetară – le dă, le-a dat, un net cîștig de cauză. Omogenitatea geografică determinînd omogenitatea biologică, socială – poate prin convulsiuni, dar oricum mai rapid decît pe o planetă scindată în continente diferite – și ajungînd, în final, mult mai rapid – acolo unde sperăm să ajungem și noi – la o civilizație într-adevăr unică, armonioasă, lucrînd în interesul tuturor ființelor raționale de pe planeta aceea. Atît doar că extinsă la domeniul comunicării cu alte lumi, realitatea la fel de intrinsecă a lumii unice planetare se pare că devine frînă, zid, incompatibilitate, factor de izolare generator al întrebării atît de justificate pentru unii ca noi: de ce tăcere ?

Semenii aceia a căror istorie nu a presupus în nici o clipă ideea de comunicare, *nu au noțiunea de comunicare*.

Ne constată și gata. Nu vor mai mult. Nici nu știu că se poate mai mult. De aceea, tăcere.

Toată teoria asta e numai un model, și ar fi într-adevăr inutil să ne întrebăm cum arăta istoria dacă Alexandru Macedon ar fi trăit cincizeci de ani, sau dacă Mahomed al II-lea nu cucerea Constantinopolul, sau dacă domnii români de atunci n-ar fi ținut oștile otomane la porțile Europei. Dacă Napoleon accepta proiectul lui Fulton, dacă se aproba modelul Messerschmitt 262 încă în al treilea an de război, și se realiza bomba atomică în toamna lui 1944. Cum ar arăta istoria dacă exista numai Europa ?

E inutil, dar e tentant !

Chiar, cum ar fi arătat Pământul cu un continent unic pe suprafața sa ? Unde am fi ajuns, trăind, gîndind, măcelărindu-ne între noi fără putință de retragere ? Trăind toți de-a valma pe o Europă ceva mai mare și înconjurată din toate părțile de Oceanul Planetar Unic ? Finalizam într-un consens colectiv sau ne volatilizam de mult într-o divergență explozivă ? Nu ne-am fi structurat, întîlnind semenii noștri veniți de aiurea, pe refuzul, abținerea la comunicare cu ei ? Cînd însăși ideea de comunicare cu alte lumi ar fi fost obiectiv absentă de pe planeta noastră cu o singură lume ?

Și cum s-ar fi aliniat logica noastră de locuitori ai acelei lumi unice cu logica celor aterizați la noi din neștiut ? Ne-ar mai fi părut bizară, inexplicabilă, izolarea lor, refuzul de a se minuna că ne întîlnesc, lipsa oricărei intenții de comunicare ? Ne-ar mai fi părut metalogică logica aceea care dictează tăcerea ?

Este foarte posibil ca aceleași întrebări să și le pună

„colegii mei din neștiut" – dar privind lucrurile din *cealaltă parte*.

Este posibil să fim atît de negîndit deosebiți încît Contactul să nu fie urmat de Înțelegere, Colaborare.

E la fel de posibil ca lucrurile să se întîmple astfel, încît să ne pomenim primiți cu brațele deschise într-o ipotetică Mare Familie Galactică.

E posibil orice.

Pînă la un punct, depinde numai de noi.

Dincolo de acel punct, pe care habar n-am cum să-l estimez, inițiativa e a viitorului.

Sau poate lucrurile sînt mult mai simple ?

Poate, cu toată acea aparență indiferentă, ni s-au întins punți de înțelegere și comunicare, pe care nu știm să le recunoaștem ?

Poate lucrurile se întîmplă într-un ciclu firesc de armonie totală cuprinzînd oameni, pietre, ape, copaci, animale, navele din neștiut și semenii noștri necomunicativi – ciclu din care am ieșit dintr-un motiv sau altul, și pe care nu mai știm să îl recunoaștem ? Poate că totul se întîmplă într-un ritm amplu care cuprinde *totul* – iar noi nu mai sîntem capabili să pulsăm în acest ritm fundamental, originar, cheie unică de energie, comunicare, înțelegere, viață la nivel *Univers ?*

Poate că într-adevăr lucrurile se țeagă între ele cu legături pe care nu știm să le vedem, să le recunoaștem, să le creăm atunci cînd e nevoie să fie create ?

Știți ce îi comunica unul din ultimii inițiați ai Insulei Paștelui, bătrînul lepros Gabriel Veriveri, arheologului francez Francis Mazière (vezi bibl. L. Souček) ?

„Pentru ca bărbatul să știe cînd trebuie să se împreuneze cu o femeie:

Trebuie să privească, în timpul primelor opt zile de la răsăritul lunii noi, Maninao o'hua, luna sexului bărbătesc.

Trebuie să caute femeia, să se împreuneze.

Trebuie să vadă copilul născut din această unire.

Un copil perfect.

Aceștia sînt copiii destinați să învețe Rongo-Rongo, cultul păsării, pentru a tatua picioarele femeii, pentru a, tatua fruntea femeii, pentru a tatua mîinile femeii, pentru a tatua obrajii femeii, pentru a sculpta Kohau Rongo-Rongo.

Ceea ce deosebește un copil născut atunci cînd luna descrește de un copil conceput și născut pe lună nouă, este că primul va fi un copil mediocru, lipsit de har".

De asemenea, pascuanii tăiau lemnul de toromiro în care își sculptau statuetele, numai pe lună plină, cînd il considerau „devitalizat".

Poate nu știm (încă) să înțelegem acel numitor comun care ne-ar apropia de semenii noștri din neștiut. Poate e nevoie să învățăm din nou întoarcerea în noi, punerea de acord cu noi înșine, cu ce se întîmplă în jurul nostru. Cu luna, cu marea, cu pietrele, copacii, cu păsările din copaci. Cu oamenii din jur, soția, copiii, cîinele cocker. Poate am luat-o razna de-a binelea, dar dacă totuși casa noastră mare nu e Planeta, Sistemul Solar, nici măcar Galaxia, ci Universul în întregul lui – poate este necesar, pentru a ne înțelege cu ceilalți, să învățăm să discernem, să ascultăm și să ne acordăm la ritmurile Universului.

Poate am știut odată, demult.

Poate ținem minte nebulos și iscat neașteptat în legende vechi, că s-a întîmplat.

Poate miza Contactului este renunțarea la nebunia în care ne-am obișnuit să trăim, la războaiele pe care nu încetăm să le ducem, la otrăvirea lentă dar sigură a planetei, la distrugerea pe care aproape o considerăm normală, a globului nostru de viață. Poate vom fi în sfîrșit recunoscuți nu datorită dezvoltării necontrolate a unei tehnologii al cărei țel final este dezvoltarea în continuare, pînă în pînzele albe, ci atunci cînd vom ști din nou să fim răspunzători pentru liniștea planetei noastre, pentru aerul respirat, pămîntul de sub tălpi, iarba de lîngă casă, copacul din fața ferestrei. Pentru cer, pentru munți, păduri, ape, peștii din ape, pentru cei apropiați nouă și pentru ceilalți, mai puțin apropiați, dar pe care exact această răspundere reciprocă i-ar aduce lîngă noi.

Sau poate lucrurile sînt atît de simple, legile acelor călători, născute din nu știm cîți ani de plimbări prin alte lumi, de întîlniri cu locuitori ai unor tărîmuri nebănuite, întîmplări de negîndit petrecute în locuri neajunse nici cu visul, interzic categoric orice contact cu semenii din alte lumi.

Sau poate sîntem atît de unici, încît ne lasă în pace, să vadă unde vom ajunge singuri – dacă vom ajunge undeva. Și vin la noi ca să vadă pînă unde am ajuns.

Sau poate...

20. În loc de sfîrșit

De fiecare dată cînd se povestesc întîmplări cu OZN-uri, se găsește cineva care să întrebe: de unde știi ?

Chiar, de unde știm ?

În afara celor puțini (privilegiați) care au avut prilejul să vadă cu ochii lor o farfurie zburătoare sau, și mai rar, piloți descinși din aparatele (de zbor) necunoscute, ceilalți „știm" cam din patru surse, ceea ce este de știut: cărți care au ca temă fenomenul OZN, publicații periodice sau mai puțin periodice care tratează exclusiv problema, știri apărute în rubrici gen „de pretutindeni" ale cotidianelor și altor ziare, reviste de largă circulație, precum și relatări apărute în cărți, publicații, note de informare, rapoarte de circulație mai restrînsă, și care nu ating subiectul OZN decît atunci cînd nu se poate altfel. Mai sînt poveștile vechi, legendele, „Biblia" viața noastră de toate zilele și prietenii care de cîte ori văd ceva neobișnuit pe cer, sau aud că alții au văzut ceva neobișnuit pe cer, dau telefoane ca să întrebe cam ce ar putea fi „chestia aceea". Nu știu ? Cum nu știu ? Un aviator trebuie să știe tot ce se întîmplă în cer.

E complicat să știi tot ce se întîmplă în cer, chiar dacă ești aviator; mi s-a întîmplat odată să văd un elicopter în zbor de noapte și să cred, cîteva secunde, că deasupra mea trece la joasă înălțime un OZN: lămpi

roșii, verzi, proiectorul de bord aprins, șuieratul sacadat al rotorului și mai ales discul palelor reflectînd difuz lumina din cabină – toate acestea îmi creau iluzia perfectă a unui aparat de zbor din neștiut – cu toate că profesia mea sînt exact aparatele de zburat.

Principala sursă de informare rămîne, evident, cuvîntul scris – fie el carte groasă, articol pe trei coloane sau doar o notiță scurtă; ori aici intervine chestiunea delicată a probității celui care, într-o problemă suficient de puțin cunoscută și fără multe posibilități de verificare, o problemă sigur fascinantă, pretabilă la o grămadă de interpretări și teribil de comercială, caută răspunsuri, se lansează în ipoteze, argumentează cu fapte adesea unice, irepetabile, incontrolabile. Termenii în care sînt relatate observațiile de multe ori pot prezenta înțelesuri diferite, din care decurg realități, urmări diferite. „Impulsurile celor două avioane s-au contopit cu imaginea OZN-ului într-un singur impuls mare care a dispărut de pe ecranul radar". Ce înseamnă pentru diverși specialiști a dispărut ? S-a șters, dar celelalte impulsuri au rămas pe ecran ? A traversat și a ieșit din ecran ? A bruiat zona în care se afla, și n-a mai putut fi observat de operatorul radar ?

Sau: „...pe urmă, obiectul acela a decolat, a accelerat formidabil și a dispărut din fata ochilor d-lui X".

A dispărut ca la Valensole, topindu-se, devenind invizibil ? Sau accelerînd formidabil s-a îndepărtat din ce în ce, ieșind din raza vizuală a d-lui X ? Sau a dispărut după un copac, munte, acoperiș ?

N-am nici situația, nici timpul lui von Däniken, deci nici posibilitatea de a merge și a mă convinge la fața locului, cu ochii mei, de realitatea lucrurilor incre-

dibile puse pe hîrtia care oricum suportă multe, de către alți confrați în ale scrisului și neliniștii.

„Vreau să te pipăi și să urlu: ESTE !" – cum scrie Tudor Arghezi – dar n-am avut șansa.

N-am avut nici șansa acelui formidabil profesor de matematică din Craiova de a călători real pe planetă cum cei mai mulți călătorim doar cu gîndul, și de a scrie o carte atît de caldă, nostalgică și încrîncenată: *Enigmatic, Pămîntul* (Ed. Scrisul românesc, Craiova, 1977). Am reușit totuși să ajung pînă în Kirghizia, la poalele munților Tian-San, și să dorm o noapte pe malul lacului Issik-kul; și-am avut șansele mele, acelea de a vedea un OZN oval și de a ține în mînă statuia scoasă din mina săpată în coasta Apusenilor; destul de mult, cred. Pentru că aceste șanse au fost niște deschideri, și arătau limpede că lucrurile se pot petrece în nebănuite feluri, *altfel*. În rest, selectarea surselor care au folosit la prezentarea faptelor din această carte se bazează aproape exclusiv pe respectul și încrederea datorate faptului așternut pe hîrtie și pe convingerea că cei ce semnează asemenea lucrări, nu s-au gîndit la senzație, publicitate și drepturi de autor, ci au urmărit efectiv să impulsioneze, să forțeze clarificarea unui fenomen care are toate șansele să devină, într-un fel sau altul, punct de cotitură în evoluția noastră aflată, parese, într-un moment de oscilație – la scara întregii planete.

Exact acesta este unul din punctele vulnerabile ale cărții, și nu vreau să fiu greșit înțeles – fugă de răspundere, sau dezicerea de ce am așternut pe 256 de pagini de gînd la marginea unei zone de cunoaștere în care abia am început să ne mișcăm – dar cartea se bazează, prin forța împrejurărilor, și pe fapte uneori insuficient

cercetate, alteori analizate în grabă, alteori strecurate din documente al căror rost nu era să ajungă sub ochii opiniei publice, cum au fost acele indicații „top secret" aflate la originea Raportului Condon cel de tristă amintire. Unele din exemplele prezentate au trecut din om în om pînă la field-investigator-ul care le-a „cules", și nu întotdeauna acesta a știut să ajungă la primul martor, cel care poate să spună punîndu-și palma la inimă și privind în lumina ochilor: AM VĂZUT. Mai este eternul uman care împinge la acțiuni al căror mobil este atît de simplu și pe înțelesul tuturor: *a rămîne*. A rămîne uneori cu orice preț: exemplul clasic este Erostrate din Efes.

...Așa se naște îndreptățită mirare a celui care pînă acum nu a fost la curent cu problematica complexă ridicată de OZN – cu tot ceea ce presupune noțiunea, și se trezește dintr-o dată în fața unor posibile uși deschise spre alte lumi.

Cel puțin așa văd eu lucrurile, cu toate riscurile ce decurg de aici. Cu riscul la care mă expun oricum cînd scriu ceva, orice, mă aștern pe hîrtie devenit cumplit de vulnerabil prin această deschidere totală spre cei care citesc ce am scris și judecă aspru – la adăpostul tăcerii lor.

Dar asta se întîmplă întotdeauna, nu numai cînd îmi asum riscul de a scrie despre OZN-uri.

Și nici nu sînt singurul care și-a asumat riscul de a scrie despre OZN-uri. În ultimii ani sînt relativ numeroși autorii români care tratează în cărțile lor, mai mult sau mai puțin direct, problema OZN-urilor, a locului ocupat de Pămîntul nostru în Univers, al posibilelor influențe *dinafară* în trecutul sau prezentul planetei

noastre contradictorii, cărți care nu sînt o simplă înșiruire de fapte insolite, ci adevărate studii amănunțite, competente și lucide. Mă refer la Victor Kernbach, *Enigmele miturilor astrale,* Ed. Albatros, 1973; Ion Hobana, *OZN – o sfidare pentru rațiunea umană* – împreună cu Julien Weverbergh, Editura Enciclopedică Română, 1971; Florin Gheorghiță, *OZN – o problemă modernă* și *Enigme în galaxie*, ambele în editura Junimea 1973 și 1983 Dan Farcaș, *De ce tac civilizațiile extraterestre*, Ed. Albatros, 1983; Titus Filipaș, *De la mitul astral la astrofizică*, Ed. Scrisul Românesc, 1984; I. Todoran și E. Țăran, *În căutarea vieții pe alte planete*, Ed. Dacia, 1983; din nou Victor Kernbach, *Miturile esențiale*, Editura Științifică și Enciclopedică, 1978; ș.a.m.d. Mai sînt articole, note, comentarii sau relatări apărute în *Scînteia*, *România liberă*, *Magazinul*, *Lumea*, *Săptămîna* și alte publicații.

În ce privește traducerile, consider că sursele sovietice sînt mai credibile decît cele occidentale – pentru că sovieticii nu aleargă după „publicity", cel puțin nu în domenii insolite și greu verificabile, a căror manipulare cu ușurință poate deveni, dacă nu periculoasă, cel puțin dăunătoare, în momentul confruntării populației cu fenomenul real. Semnificativ este că sovieticii, după ce ani întregi au neglijat (aparent) problema OZN-urilor, după incidentul de la Petrozavodsk s-au convins că ignorarea nu este o cale de rezolvare, și au devenit nu susținători, popularizatori ai subiectului, ci observatori pe cît posibil obiectivi, ținînd populația la curent cu apariția de OZN-uri în URSS și în alte zone ale planetei. Sursele sovietice sînt însă mai mult articole, sludii, materiale informative, semnate de autori ca I.

Sklovski, V. Troiţki, I. Knorozov, N. Jirov, I. Stahanov, M. Agrest, A. Kazanţev, V. Agaja, N. Milov.

Literatura şi publicistica occidentală sînt suficient de generoase cu apariţii tratînd subiectul OZN. Doar cîteva exemple: Charles Berlitz, *The Bermuda Triangle*, ed. Avon, 1977; Don K. Wilson, *Our misterions spaceship-Moon*, Philadelphia, 1975; I. Velikovsky, *Worlds in collision*, New York, 1950; F. Edwards, *Flying saucers-serious business*, Lyle Stuart Inc, New York, 1966; Brad Steiger, *Strangers from the skies*, Award Books, New York, 1966; J. Allen Hynek, *The UFO Evperience*, H. Regnery Co, Chicago, 1972; Isaac Asimov, *Civilisation extraterrestres*, Editions L-Etincelle, Quebec, 1979.

Ar mai fi acele cărţi ale unor autori care, deşi nu scriu despre OZN-uri, deşi nu lansează ipoteze, măcar se întreabă, fără să accepte soluţionări ambigue ale unor lucruri rămase neclare în istoria sau prezentul nostru. Asemenea autori sînt N. Jirov, *Atlantida*, Ed. Ştiinţifică, 1967; Darie Novăceanu, *Precolumbia*, Ed, Sport-Turism, 1977; D. Constantin, *Inteligenţa materiei*, Ed. Militară, 1981; M. Stingl, *Pe urmele comorilor din oraşele maya*, Ed. Albatros, 1975; T. Heyerdhal, *Aku-aku*, Ed. Ştiinţifică, 1961; F. Maziére, *Fantastica insulă a Paştelui*, Ed. Sport-Turism, 1975; L. Souček, *Bănuiala unei umbre*, Ed. Albatros, 1984.

N-am făcut în text frecvent referiri la bibliografie, pentru a nu întrerupe cursivitatea lecturii. Şi încă ceva: am scris „Colegii mei din neştiut" la persoana întîi, fără folosirea pluralului de autor, pentru că ce cuprinde cartea este părerea mea – în privinţa fenomenului OZN – înţelegînd prin aceasta exact posibilitatea unui adevăr care să contravină acestei păreri. Şi la care aş

adera în momentul în care aș fi convins că acesta este, în sfîrșit, adevărul.

De aceea am scris la persoana întîi.

Pentru că oricînd e posibil să se întîmple lucrul acela.

Poate chiar mîine.

Poate peste o oră.

Poate se întîmplă chiar acum.

Sau poate nu există nimic din tot ceea ce v-am spus pînă acum și deci nimic nu s-a întîmplat și nu se va întîmpla niciodată.

Bibliografie

CĂRȚI

Amușin, I. D. – *Manuscrisele de la Marea Moartă*, Ed. Științifică, București, 1963

Asimov, I. – *Civilisation extraterrestre*, Editions L'Etincelle, Quebec, 1979

Bergier, J – *Les Extraterrestres dans L'Histoire*, Ed. J'ailu, Paris, 1970

Berlitz, Ch. – *The Bermuda Triangle* Avon Book, 1974, 1977

Constantin, D. – *Inteligența materiei*, Ed. Militară, București, 1981

Daniken, E. von – *Amintiri despre viitor*, Ed. Politică, București, 1970

Densușianu, N. – *Dacia preistorică*, București, 1913

Dîmboiu, A. – *Pe urmele atlanților*, Ed. Științifică, București, 1963

Edwards, F. – *Farfuriile zburătoare, o chestiune serioasă*, Ed. Științifică, București, 1969

Farcaș, D. D. – *De ce tac civilizațiile extraterestre*, Ed. Albatros, București, 1983

Filipaș, T. – *De la mitul astral la astrofizică*, Ed. Scrisul Românesc, Craiova, 1984

Gamow, G. – *O planetă numită Pământ*, Ed. Albatros București, 1968

Gheorghiță, F. – *OZN – o problemă modernă*, Ed. Junimea, Iași, 1973

Gheorghiță, F. – *Enigme în galaxie*, Ed. Junimea, Iași, 1983

Gheorghiu, C. Constantin – *Zborul spre infinit*, Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1980
Heyerdhal, T. – *Aku-Aku, taina Insulei Paștelui*, Ed. Științifică, București, 1961
Hobana, I. Weverbergh, J. – *OZN – o sfidare pentru rațiunea umană*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1973
Hynek, J. A. – *The UFO Experience – A Scientific Inquiry*, Regnery Comp., Chicago, 1972 (*Experiența OZN*, Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1978)
Jirov, N. F. – *Atlantida*, Ed. Științifică, București, 1967
Kernbach, V. – *Enigmele miturilor astrale*, Ed. Albatros, București, 1973
Kernbach, V. – *Miturile esențiale*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1978
Kramer, S. N. – *Istoria începe la Summer* Ed. Științifică, București, 1962
Le Véda, premier libre sacré de l'Inde, Lafont, Paris, 1967
Mandics, G. – *Omul și universul*, Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1983
Mazière, F. – *Fantastica insulă a Paștelui,* Ed. Sport-Turism București, 1975
Menzel, D. H. – *Flyng Saucers*, Harvard, London, 1953
Michel, A. – *Lueurs sur les soucoupes volantes*, Paris, 1954
Mironov, A. – *Enigmatic, Pământul*, Ed. Scrisul Românesc, Craiova, 1977
Novăceanu, D. – *Precolumbia* Ed. Sport-Turism, București, 1977
Owenden, M. – *Life in the Universe*, New York, 1962
Ruzov, D. – *La cultura Masma*, Lima, 1954
Scott, Rogo D. – *UFO Aductions*, New York, 1980
Souček, L. – *Bănuiala unei umbre*, Ed. Albatros, București, 1984
Steiger, B. – *Strangers front the skies*, Award Books, New York, 1966

Stingi, M. – *Pe urmele comorilor din orașele maya*, Ed. Albatros, București, 1975
Stingi, M. – *Ultimul paradis*, Ed. Sport-Turism, București, 1981
Sullivan, W. – *We are not alone*, New York, 1964
Șerban M. E. – *Semeni întru rațiune* Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1982
Todoran, I., Țăran, E. – *În căutarea vieții pe alte planete*, Ed, Dacia, Cluj-Napoca, 1983
Valmiki, *Ramayana*, Ed. Științifică, București, 1968
Velikovski, I. – *Worlds in collision*, Doubleday and Comp. New York, 1950
Wiener, N. – *Dumnezeu și Golem*, Ed. Politică, București, 1969
Wilson, K. D. – *Our misterious spaceship-Moon*, Phyladelphia, 1975
Zabelin, J. M. – *Geografia pe alte planete*, București, 1963
Zăgănescu, F. – *De la Icar la cuceritorii Lunii*, Ed. Albatros, București, 1975
Zăgănescu, F. – *Viitorul aparține spațiului*, Ed. Albatros, București, 1980
Zăgănescu, F. – *Cosmonautul, un supraom ?*, Ed. Albatros, București, 1985

PUBLICAȚII

Aviation week and space technology, 1978-1985, New Jersey, S.U.A.
Flyght Information Publication, years of 1970-1980 (U. S. Government Printing office – P. D. Departament – Washington D. C. 20402-U.S.A.)
Flying Saucers Review, 1970-1983, London, W. C. 2-21
Cecil Kurt, UK England

GEPAN Publications, Toulouse, France,
Lumea, R.S.R. 1968-1985, București
Lumières dans la nuit, 1968-1970, Le Chambon-sur-Lignon, France
Magazin, R.S.R., București, 1970-1986
Magazin istoric, 1965-1985, București
The MUFON-UFO, Journal nr. 107, 1976, MUFON-Mutual UFO Network, Quiney, Illinois, SUA
National Geographic, National Geographic Society, 17 thand M. Sts. N. W., Washington D. C., U.S.A., 1970-1985
Phenomenes spatiaux, 1968-1975, Paris, Franța
Science Digest 1978, 1984, The Heart Corporation 224 W, 17 th Street, New York, N. Y. 10019 – U.S.A.
Science et Vie, 1960-1980, Excelsior Publication, SA. 5, Rue
The APRO Bulletin, vol. 25, nr. 3, APRO-Aerial Phenomen Research, Org. Tueson, Arizona, SUA.
Tomis, – Noiemb., 1983, serialul *Din enigmele mării – Triunghiul Bermudelor* (tr. de Radu Șuiu, *The Bermuda Triangle* de Ch. Berloz).

„Comisia politică specială recomandă Adunării generale adoptarea consensului următor:

Adunarea generală invită Statele Membre interesate să ia dispozițiile dorite pentru a coordona la scară națională cercetarea științifică și anchetele privitoare la viața extraterestră, inclusiv obiectele zburătoare neidentificate, și să informeze pe Secretarul general despre cazurile observate, despre cercetarea și evaluarea acestor activități..." (Extras din hotărîrea adoptată de Comisia politică specială a Organizației Națiunilor Unite – în cadrul ședinței din 08 decembrie 1978 din *Enigme în galaxii*, Florin Gheorghiță, Ed. Junimea, Iași, 1983).

*

„O.Z.N.-uri pe cerul brazilian. Rio de Janeiro 28 (Agerpres). – Agenția de știri braziliană a anunțat joi că opt obiecte zburătoare neidentificate au întrerupt un meci de fotbal urmărit de 2000 de persoane, într-o localitate aflată la 130 mile la nord de Rio. Agenția adaugă că numeroase persoane de diferite vîrste și profesiuni au declarat că au văzut obiectele zburătoare fără zgomot și emițînd o lumină de culoare portocalie. Toată lumea de pe stadion s-a ridicat in picioare, jucătorii au încetat jocul, iar crainicii posturilor ae radio care transmiteau meciul au început să descrie fenomenul, a declarat avocatul Benedito Rubens. El a arătat că obiectele se aflau la o mare altitudine, dar se putea vedea ușor cum șapte dintre ele urmau un fel de aparat-mamă, îndreptîndu-se de la est la vest. Era ora 22.30."

(„Scînteia" din 29.07.1972).

*

„Managua. – Un obiect zburător neidentificat, care emana lumini albastre, roșii și verzi, a fost zărit de aproximativ 20 de persoane în sud-vestul orașului Managua, capitala statului Nicaragua – informează agenția France Presse. Obiectul a fost detectat de radarul turnului de control al aeroportului internațional din Managua și de radarul de bord al unui avion de linie care decolase din Costa Rica. De asemenea, el a fost zărit de pilotul unui elicopter militar, care afirmă că s-a apropiat la circa zece kilometri, înainte ca obiectul să dispară cu mare viteză."

(„Informația Bucureștiului" din 21.11.1973).

*

„Două «obiecte misterioase» au fost văzute pe cer, ieri, la Roma, în apropierea pieței San Pedro, de mai multe persoane – informează Agenția France Presse. Potrivit mărturiilor, era vorba de două corpuri rotunde și de culoare alburie. Cele două corpuri, care păreau de două ori mai mari decît Luna, au efectuat o amplă mișcare circulară pe cer, timp de circa 20 de minute. Poliția din Roma a primit numeroase apeluri telefonice, semnalîndu-i-se prezența pe cer a unor «obiecte misterioase»."

(„Informația Bucureștiului" din 24 decembrie 1973).

*

„Confratele nostru «El Diario» din Rosario, Argentina, publicat în iunie a.c. cîteva fotografii ale unor obiecte luminoase apărute pe cerul orașelor Buenos Aires și Rosario. De cele mai variate forme (disc, trabuc, triunghi), obiectele respective au fost urmărite – spun ziariștii argentinieni – , de către sute de persoane, fiind înregistrate și prin aparatura

aeroportului civil din Buenos Aires. O.Z.N.-urile – confirmă un alt ziar, «La Capital» – se deplasau cu mare viteză, iradiind o lumină verde orbitoare. Valul de obiecte zburătoare și-a desfășurat «parada» mai mult de o săptămînă deasupra Argentinei, între Jardin America și capitala țării, Buenos Aires, pe o fîșie avînd mai mult de 1200 km lungime. Au apărut la scurtă vreme, mărturii privind aterizările ciudatelor obiecte...”

(Știință și Tehnică, aug. 1980).

„În literatura științifică se analizează demult problema probabilității întîlnirii cu civilizații aflate pe o treaptă de dezvoltare mai înaltă sau mai joasă decît noi. Din diverse considerațiuni emise cu acest prilej, destul de bine argumentate, rezultă că probabilitatea de a intra în contact cu ființe mai puțin evoluate decît noi e foarte mică. Mai probabil e că acestea vor fi civilizații aflate pe o treaptă ce dezvoltare mai înaltă, ba mai degrabă mult mai înaltă.

Daca e așa, sînt de presupus trei variante fundamentale ale atitudinii lor față de noi, urmînd ca în funcție de ele să se rezolve problema atitudinii noastre față de ei...

– Cazul întîi: există interes și înțelegere. Cu alte cuvinte, «Ei» sînt interesați să ne cunoască și au față de noi o atitudine binevoitoare. Varianta aceasta pare ideală: ei ne vor furniza informații științifice, tehnice, artistice și de altă natură, din cele mai prețioase, ne vor feri să comitem greșeli ridicole sau fatale.

– Chiar și în acest caz ideal se poate să existe un «dar». Destul de vag, constatăm totuși un «dar». Ba chiar cîteva «dar»-uri. Bunăoară: în ce măsură, în general, putem trage învățăminte din erorile științifice? Oare nu e mai bine ca fiecare să se izbească el singur cu capul de greutăți ? Noi învățăm atît de puțin chiar și din propria noastră istorie

umană !...

– Al doilea caz: există înțelegerea, nu există interes. Cu alte cuvinte, ei au față de noi o atitudine binevoitoare, dar noi nu-i interesăm. Cazul e poate cel mai supărător, dar perfect posibil. Dacă ei ne-au luat-o înainte cu milenii (și puteau să ne fi devansat și mai mult), trebuie, cred, să ne privească așa cum privim noi furnicile, cu intelectul lor îndoielnic din punctul nostru de vedere. Ce am putea noi să învățăm furnicile, sau de ce am putea să le ferim ?

– Al treilea caz: Există interes, nu există înțelegerea. Cu alte cuvinte, ei ne arată un anume interes, dar numai din considerente pur practice.

– E de conceput și un al patrulea caz (nu există nici interes, nici înțelegere), dar nu-l punem la socoteală, pentru că în acest caz cosmienii nu ne vor da nici o atenție."

(Haan Gustav, *Ce facem cu civilizațiile extraterestre ?* Aurora 2/1969).

*

„Există, deci, obiecte zburătoare neidentificate ? Se poate vorbi despre un fenomen OZN, sau avem de-a face doar cu o acumulare de interpretări greșite ale unor aparate convenționale și corpuri cerești, iluzii optice, mistificări etc. ?

Răspunsul dumneavoastră depinde, fără îndoială, de puterea de convingere a dovezilor pe care vi le-am prezentat. Dar ce înseamnă o dovadă convingătoare ? Să-l ascultăm pe dr. Condon: «Voi crede în farfuriile extraterestre cînd voi fi văzut una, cînd voi fi pătruns în ea, cînd o voi fi remorcat pînă la un laborator și cînd voi fi obținut sprijinul persoanelor competente pentru a o examina, împreună cu mine» (cf. 90). Prevăzînd acest tip de judecată excesivă, care ignoră natura specială a obiectului de studiu în cauză, Ruppelt scria, în prefața cărții sale: «Trebuie ca un OZN să aterizeze în fața Pentagonului, la River Entrance, lîngă birourile

șefilor de stat-major reuniți ? Sau e o dovadă cînd o stație radar detectează un OZN și trimite un reactor să-l intercepteze, cînd pilotul reactorului îl vede și-l prinde pe radarul de bord, doar pentru a asista la dispariția OZN-ului, cu o viteză fenomenală ? E o dovadă cînd un pilot de reactor trage într-un OZN și își menține raportul chiar la amenințarea cu curtea marțială ?» (21, p. 8). Am adăuga: constituie o dovadă fotografiile autentice, observațiile cosmonauților, urmele lăsate pe sol, efectele electromagnetice asupra aparatelor, oamenilor și animalelor ?

Dr. R. Leo Sprinkle, profesor asociat de psihologie la Universitatea din Wyoming, scrie, în declarația prezentată Simpozionului din 29 iulie 1968: «Am citit mii de rapoarte și am vorbit cu sute de persoane despre observațiile lor OZN; trebuie să accept că mii de oameni au observat fenomene fizice, sau trebuie să accept că unele persoane au capacitatea de a proiecta imagini mentale într-o asemenea manieră, încît alte persoane pot să observe, să fotografieze și să obțină dovezi fizice ale acestor imagini metale» (26, p. 208). Cu același prilej, dr. James A. Harder, al cărui nume l-am mai întîlnit în această carte, a afirmat că «pe baza datelor și a regulilor obișnuite privind dovezile, așa cum se aplică ele de curțile civile sau criminale, realitatea fizică a OZN-urilor a fost dovedită dincolo de orice îndoială rezonabilă» (26, p. 113). Acest punct de vedere este împărtășit de mulți alți oameni de știință, printre care se numără cei 50 de semnatari ai unei scrisori cerînd Congresului formarea unui comitet propriu de studiu al obiectelor zburătoare neidentificate."

(Ion Hobana, Julien Weverbergh, *OZN, o sfidare pentru națiunea umană*, Ed. Enciclopedică Română, București 1971)

*

„...si în definitiv, nu s-a găsit niciodată vreo dovadă fizică sau materială, și nici chiar vreun minuscul fragment de

asa-numită farfurie zburătoare sau de navă din alte spații."
(USAF „News Release" 19 ianuarie 1961).

*

„I-am arătat amiralului Knowles micul fragment de farfurie zburătoare pe care, cu amabilitate, Forțele Aeriene ale S.U.A. mi l-au împrumutat ca să-l examinez. Aceasta s-a întîmplat în iulie 1952."
(Wilbert B. Smith, șeful programului oficial canadian de cercetare a OZN-urilor, noiembrie 1961).

*

„Ei, uriașii veniți de pe alte planete, surprinși în picturile rupestre de la Nassili și Djabbaren, au clădit terasa de la Baalbeck, au ridicat megaliții și construcțiile monumentale din America de Sud, a căror amplasare la mari înălțimi ridică probleme din cauza presiunii scăzute a aerului, efectuarea lucrărilor, deci, ar fi greu explicabilă doar prin simple forme umane...

Uriașii au populat și alte civilizații îndepărtate și demult dispărute. Ei apar neîncetat în povestirile tuturor popoarelor. Au construit Atlantida, au întemeiat supercivilizații demult uitate prin forța uriașă a mușchilor și minții lor. În cinstea lor s-au ridicat statuile din Insula Paștelui. Megaliții presărați pe zone întinse ale lumii sînt doar dovada efortului depus de slabii urmași ai uriașilor de a imita performanțele incredibile ale mult mai capabililor și mai puternicilor lor strămoși. Tiwanaku este – cel puțin după Bellamy – dovada existenței și activității uriașilor. În totalitatea, ca și în detaliile sale, arhitectura cu greu ar fi putut sluji unor ființe umane de mărime obișnuită.

Aceasta să constituie oare expresia năzuinței omului de a se reîntoarce la vîrsta de aur care transpune în trecutul

îndepărtat tot ceea ce n-a atins, la fel ca pământul Făgăduinței pe o insulă pustie și inabordabilă sau într-o altă lume ? Categoric da."

(Ludvik Souček, *Bănuiala unei umbre*, Ed. Albatros, București, 1984).

*

„Savanții sovietici sînt interesați de un «mister», reieșit din studierea fotografiilor transmise de sonda lunară «Luna 9». Este vorba de niște menhire (stînci uriașe) existente pe Lună, care ar putea să fie construite de ființe dotate cu inteligență. După calculele făcute de specialiști, înălțimea unora dintre aceste menhire trece de 40 m. Interesant este faptul că și pe fotografiile transmise de satelitul american «Lunar Orbitor 2» au fost identificate astfel de stînci."

(„Sport și Tehnică" nr. 11/1970).

*

„Farfuriile zburătoare există doar în imaginația celor care le caută pe cer."

(Președintele Dwight Eisenhower, 16 decembrie 1954).

*

„Nu există așa ceva – farfurii zburătoare – absolut niciuna."

(Din cuvîntarea Dr. Hugh Dryden, director al Comitetului Consultativ de Aeronautică, ținută în fața Comisiei Bugetare a Camerei Reprezentanților, la 19 februarie 1957).

*

„Domnilor, regret că am făcut această declarație... cu

privire la farfuriile zburătoare. N-a fost decît o părere personală, nimic mai mult."

(Din Declarația Dr. Hugh Dryden, făcută la 24 februarie 1957, în timpul unei conferințe de presă, cînd a răspuns criticilor aduse de NICAP).

Cuprins

Argument 5
1. Cum am început 7
2. Istoria neconvențională a planetei și fenomenul OZN 13
3. Înainte de Icar 26
4. OZN în istorie 41
5. Ce ar putea fi și ce n-ar putea fi OZN-urile 51
6. Ce sînt, totuși, OZN-urile? 62
7. Cu ce ajung pînă la noi 71
8. Colegii mei din neștiut 89
9. Dispariții de persoane 108
10. De fapt, cam ce pot să ne facă ? (I) 115
11. De fapt, cam ce pot să ne facă? (II) 123
12. Ce le facem noi lor 127
13. Metalogica 133
14. Cinci avioane rătăcite 153
15. Un triunghi, două triunghiuri 163
16. Ilustrate din Florida 187
17. Cel mai mare OZN 192
18. Tu ce ai face, dacă ? 213
19. De ce, tăcere ? 230
20. În loc de sfîrșit 250
Bibliografie 257
Opinii ... opinii ... opinii 261

Redactor: DOINA ELENA CIOACĂ
Tehnoredactor: MARILENA DAMASCHINOPOL

Coli de tipar: 8,250.
Bun de tipar: 1.10.1986.

Tiparul executat sub comanda
nr. 1008
Întreprinderea Poligrafică
„13 Decembrie 1918”,
str. Grigore Alexandrescu nr. 89-97
București,
Republica Socialistă România

„Caracterul deosebit al lucrării este asigurat de modul cum dezvoltă autorul — cu autentice calități de scriitor — subiectul abordat: reale posibilități privind cognoscibilitatea fenomenologiei OZN; ample implicații privind contactele (posibile) dintre lumi; subtile legături potențiale dintre mărturii din surse foarte vechi atribuibile fenomenelor OZN și unele cazuri contemporane; atente corelări sociofilosofice.

Ușurința autorului de a intersecta derularea fenomenologică, chiar statistici ale cazurilor, cînd are nevoie de așa ceva, cu aspecte și întrebări strict umane, dovedește atît pasiunea cu care a abordat subiectul (comportamentul, viața, gînduri etc. ale piloților OZN-urilor), cît și o amplă documentare. Dacă ar fi să-i folosim stilul, am zice: «Pur și simplu a citit cam tot ce se putea citi în domeniu».“

Conf. dr. ing col. Florin Zăgănescu

„Paginile scrise de Doru Davidovici ne prezintă un scriitor autentic, un adevărat talent literar, capabil să organizeze, și să stăpînească cursul povestirii, să schimbe ritmul, să realizeze contrapuncturi și ruperi de ritm uneori tulburătoare, să creeze, în unele pagini, pasaje de adevărat lirism. Categoric, cuvintele limbii române îl ascultă pe Doru Davidovici: este foarte rar cînd un popularizator de știință sau un autor de ipoteze și enigme științifice reușește să atingă un nivel acceptabil din punct de vedere literar...

Doru Davidovici construiește o carte folosind clasicul mănunchi de cazuri OZN cunoscute. Dar o construiește cu măiestrie artistică și cu o logică originală: este, cred, pentru prima dată cînd un pilot de aviație scrie o carte despre OZN, exprimîndu-și propriile sale puncte de vedere, cele dictate de experiența sa...“

Alexandru Mironov

EDITURA ȘTIINȚIFICĂ ȘI ENCICLOPEDICĂ

Lei 9,75